



< COMPARATIVO: Volvo XC60 x Audi Q5

AUTO ESPORTE

DOIS MIL KM COM O ECOSPORT
PELA TRANSPOSIÇÃO DO
RIO SÃO FRANCISCO

CHEVROLET S10 2018
MITSUBISHI ECLIPSE CROSS
RANGE ROVER VELAR

SUPERGUIA AUTOMÁTICOS



22 CARROS QUE
TORNAM A VIDA NO
TRÂNSITO MAIS FÁCIL

ATÉ R\$ 70 MIL

PREÇOS, DESEMPENHO,
CONSUMO, CUSTOS DE
MANUTENÇÃO E SEGURO

NOVO VIRTUS

e outros segredos da VW



- ✓ O sedã do Polo chega no início de 2018
- ✓ Polo hatch é para este ano - e já aceleramos!
- ✓ O presidente da VW avisa: "Vamos fabricar SUV aqui, vai ter SUV em vários segmentos".
- ✓ Já andamos no Tiguan sete lugares que vem aí



HYUNDAI HB20. 5 ANOS NA FRENTE.

O CARRO QUE MUDOU O JEITO
DO BRASILEIRO VER CARRO.



+1=



Central multimídia
blueMedia® com
Apple CarPlay®,
Google Android Auto
e OnCar.



Rodas de liga leve
diamantadas
de 15".



Bancos de couro
e tecido.

 Na cidade somos todos pedestres.

Garantia Hyundai 5 anos. O período de 5 anos já contempla a garantia legal de 90 dias. Início da garantia de 5 anos na data da entrega do veículo ao primeiro proprietário. Uso particular; garantia plano das manutenções periódicas e demais condições determinadas no Manual de Garantia do veículo disponíveis no site: www.hyundai.com.br, assim como no Manual do Proprietário. Os bancos pintura sólida e frete incluso. Preço válido até 30/9/2017 ou enquanto durarem os estoques. A linha Hyundai HB20 está em conformidade com o Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos.



HB20 5 ANOS

A edição comemorativa
com 1 ano a mais de garantia.

A partir de
R\$ 49.630

Conheça mais. Acesse hyundai.com.br

Saiba mais:   HyundaiBR

Confira todas as ofertas: comprarhyundai.com.br

HB20  anos

 **HYUNDAI**

de 5 anos, sem limite de quilometragem. Uso comercial: garantia de 5 anos ou 100.000 km, o que ocorrer primeiro. A Garantia Hyundai 5 anos está condicionada à observação pelo proprietário do
são de couro sintético de microfibra. Hyundai HB20 Edição Comemorativa 1.0 L com transmissão mecânica (OCN D254), ano de fabricação/modelo 2017/2018, preço à vista: R\$ 49.630,00, com
Automotores - PROCONVE. Preserve a vida. Use o cinto de segurança. Para mais informações, acesse o site: www.hyundai.com.br ou ligue para o Call Center Hyundai Motor Brasil: 0800 770 3355.



SUMÁRIO

SETEMBRO
2017
EDIÇÃO 628



49

Você sabia que mais de 40% dos carros compactos vendidos no Brasil em 2017 são automáticos? A procura por modelos sem pedal de embreagem cresce ano após ano. Para ajudar você na compra do 0 km, testamos todos os veículos automáticos à venda no país com preço de até R\$ 70 mil. Nosso Guia dos Automáticos vai ajudar a descobrir qual modelo é a opção perfeita para você.

Volkswagen Virtus



30

A Volkswagen tem planos ambiciosos para o Brasil e o sedã compacto é peça-chave dessa ofensiva

Volvo XC60 versus Audi Q5



40

As novas gerações dos dois SUVs médios de luxo travam o principal duelo desta edição

Fiat Argo contra usados



62

Será a Fiat Argo páreo para hatchs usados? Veja como o novo compacto se saiu contra os médios Bravo e i30

EcoSport na caatinga



76

Após passar por ampla reforma, o novo EcoSport encara uma aventura pelas margens do rio São Francisco



VOCÊ DIZ

- 06 Carta ao leitor
- 07 Expediente



IGNIÇÃO

- 10 Rolls-Royce Phantom
- 14 Infiniti e crash test Fiat Mobi
- 15 Carro do Ano
- 20 Soundbar Porsche e Game F1
- 21 Valerian e carro biodegradável
- 22 Coluna Design Luiz Veiga
- 24 Projeto Porto Seguro



ÁREA RESTRITA

- 30 Planos Volkswagen
- 33 Entrevista com o presidente



TESTAMOS

- 40 Audi Q5 x Volvo XC60
- 48 Volkswagen up! Pepper
- 49 Guia dos Automáticos
- 58 Porsche Panamera Híbrido
- 60 Mitsubishi Eclipse Cross
- 62 Fiat Argo x Hatchs usados
- 66 Land Rover Velar
- 68 Mercedes-AMG E63
- 69 Multimídia Nissan Kicks
- 70 Chevrolet S10 turbodiesel
- 72 Compass x New Tucson
- 73 Mercedes-Benz GLA



TENDÊNCIAS

- 74 O plano da Tesla



MUNDO SOBRE RODAS

- 76 Novo EcoSport pelo rio São Francisco



SERVIÇO

- 82 Encrencas de condomínio
- 84 Usado boa compra
- 85 Regras para ano/modelo



MERCADO

- 86 Condições de vendas
- 88 Os mais vendidos
- 89 Vendas por categoria
- 90 Um ano de Nissan Kicks
- 91 Tabela de preços



CARRO VOADOR

- 98 Animus Jocandi

PEUGEOT TOTAL CARE.
UM SERVIÇO TÃO SUPERIOR
QUANTO O DESIGN,
A TECNOLOGIA E A SENSACÃO
DE DIRIGIR UM PEUGEOT.

BETC | HAVAS

**E NÃO SOMOS NÓS
QUE ESTAMOS FALANDO:**

**"8 ANOS COM A MARCA, 6 CARROS
DIFERENTES, 3 CIDADES DIVERSAS E MUITO
SATISFEITO COM O PÓS-VENDA."**

Eduardo S. Pinheiro



A Peugeot garante a melhor experiência, seja dirigindo os nossos carros ou no atendimento oferecido em nossas concessionárias. **Nós oferecemos um programa de serviços constituído na transparência e total confiança na relação com os clientes, como nenhuma outra marca no mercado. Acesse peugeot.com.br/totalcare**

PEUGEOT RECOMENDA TOTAL



Pela vida. Escolha o trânsito seguro.

PEUGEOT TOTAL CARE

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



Folga para o pé esquerdo

Algumas inovações da indústria automobilística chegam aos poucos às ruas, outras vêm em saltos. Barulho por conta da construção menos refinada da carroceria e, principalmente, o receio de que crianças poderiam abrir uma das portas traseiras com o carro em movimento restringiram a preferência por modelos de quatro portas por décadas. Quando os ruídos e as batidas metálicas caíram a níveis mais civilizados por conta da evolução das técnicas de montagem e as travas se tornaram mais eficientes e seguras, o mercado virou em poucos anos.

Há menos de dez anos, hatches médios eram celebrados como fenômenos de vendas. Hoje o setor sofre com o avanço dos utilitários esportivos. Coisa parecida está se passando com a oferta de transmissão para os automóveis. Por muito tempo, o custo elevado na compra e, mais ainda, da manutenção dos carros equipados com câmbios automáticos, limitaram sua adoção nos modelos produzidos no Brasil. A evolução tecnológica facilitada pela

eletrônica está virando o jogo, e praticamente metade dos carros vendidos no país saem das fábricas sem o pedal de embreagem.

A reportagem sobre câmbios desta edição foi produzida por Tereza Consiglio como um guia para ajudar interessados em comprar um carro

a se localizar na oferta de modelos automáticos, automatizados ou CVT, com preços até R\$ 70 mil. Acima desse valor, a transmissão manual está praticamente extinta também para os brasileiros.

E o que **Autoesporte** teria a ver com a transposição do rio São Francisco? Em princípio, a gigantesca e polêmica obra que pretende levar água a centenas de municípios do Nordeste afetados pelo fenômeno sazonal da falta de chuvas não afeta a indústria automobilística. Mas Julio Cabral, filho de pernambucano e com familiares vivendo na região da seca, foi escalado para percorrer trechos da obra com o fotógrafo Marcos Camargo e reportar os efeitos da chegada da água na vida da população.

Viajou 2 mil quilômetros ao volante do recém-chegado EcoSport 1.5, pon-do à prova os atributos do Ford como veículo preparado para terrenos mais rústicos. O resultado você confere em uma bela reportagem.

Boa leitura!

MARCUS VINICIUS GASQUES
(mgasques@edglobo.com.br)

DIRETOR DE REDAÇÃO



A REVISTA AUTOESPORTE é a Organizadora do Carro do Ano, Carro Premium do Ano, picape do ano, Utilitário do Ano, Utilitário Premium do Ano e Motor do Ano.



ANUALMENTE AUTOESPORTE aponta os modelos de melhor custo/benefício do mercado brasileiro.



OS TESTES DE AUTOESPORTE são auditados pela AEA.

Autoesporte não credencia nenhum estabelecimento comercial ou prestadores de serviço. Conheça os critérios de nossos testes, nossa missão e nossos valores em www.autoesporte.com.br

NOSSOS TESTES

Autoesporte planeja seus testes e avaliações atendendo exclusivamente ao interesse dos leitores. Os carros são selecionados seguindo critérios exclusivamente editoriais, e testados dentro dos limites da legislação em pistas destinadas a esse fim. Como é praxe no setor, contamos com unidades de frotas das montadoras e importadores para serem testados. Podemos aceitar convites para eventos nacionais e internacionais quando essa é a única alternativa de acesso à avaliação de um carro que tenha relevância editorial.

NOSSOS PARCEIROS EDITORIAIS

Você encontra material produzido pela equipe de **Autoesporte** nos jornais:



Caderno Carro Etc



Caderno Motor Extra



**DIRETOR GERAL:**

Frederic Zoghailb Kachar

DIRETOR DE AUDIÊNCIA:

Luciano Touguinha de Castro

DIRETORA DE MERCADO ANUNCIANTE:

Virginia Any

DIRETOR EDITORIAL:

Fernando Luna

DIRETOR DE GRUPO AUTOESPORTE,**ÉPOCA NEGÓCIOS, GLOBO RURAL E****PEQUENAS EMPRESAS & GRANDES****NEGÓCIOS:** RICARDO CIANCARUSO**DIRETOR DE REDAÇÃO:** MARCUS V. GASQUES**EDITORES MULTIPLATAFORMA:** ALBERTO

CATALDI, DIOGO DE OLIVEIRA E JULIO CABRAL

REPÓRTERES: GABRIEL AGUIAR, GUILHERME B.

MUNIZ, MICHELLE FERREIRA E TEREZA CONSIGLIO

DIRETOR DE DESIGN MULTIPLATAFORMA:

GUSTAVO M. MAFFEI

ESTAGIÁRIOS: AMANDA OLIVEIRA E JULIA GIANESI**ASSISTENTE DE REDAÇÃO:** RAYANE RAMALHO**COLABORADORES:** ALEXANDRE IZO, ANSELMO

CHERÉ, FRANCISCO MOTA, LUCIANA MATTIUSI,

LUIZ VEIGA, SERGIO OLIVEIRA E WILSON TOUME

ESTÚDIO DE CRIAÇÃO**DIRETORA DE ARTE:**

CRISTIANE MONTEIRO

DESIGNERS: ALEXANDRE ZANARDO,

CLAYTON RODRIGUES,

FELIPE HIDEKI YATABE,

MARCELO MASSAO SERIKAKU

E VERÚCIO FERRAZ

COLABORADOR:

RODOLPHO VASCONCELOS

ESTAGIÁRIA: FERNANDA FERRARI**FOTÓGRAFOS:** FABIO ARO,

LEO SPOSITO E MARCOS CAMARGO

ILUSTRADORES:

DMITRY MIROLIUBOV, JOÃO KLEBER,

PAOLA HIROKI E PEDRO HAMDAN

TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO**DIRETOR DE TECNOLOGIA:** Rodrigo Gosling**ESTRATÉGIA DIGITAL****COORDENADOR:** Santiago Corrêla;**DESENVOLVEDORES:** Alexsandro Macedo, Fabio Marciano,

Fernando Roatz, Fred Campos, Leandro Paixão, Morden

Pasinato, Murilo Amendola, Thiago Previero e William Antunes

ESTRATÉGIA DE CONTEÚDO DIGITAL**GERENTE:** Silvia Baileiro**MERCADO ANUNCIANTE**

SEGMENTOS — TECNOLOGIA, TI, TELECOM,

ELETROELETRÔNICOS, COMÉRCIO E VAREJO

DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Emiliano MoradHansenn; **GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:**Ciro Horta Hashimoto; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:**

Christian Lopes Hamburg, Cristiane de Barros Paggi

Succi, Jessica de Carvalho Dias e Roberta Loz Junior.

SEGMENTOS — BENS DE CONSUMO, ALIMENTOS E BEBIDAS,

MODA E BELEZA, ARQUITETURA E DECORAÇÃO

DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Selma Souta;**EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:** Eliana Lima Fagundes,

Fátima Regina Ottaviani, Giovanna Sellan Perez, Paula Santos

Silva, Selma Teixeira da Costa e Saraya Mazerino Sobral.

SEGMENTOS — MOBILIDADE, SERVIÇOS PÚBLICOS

E SOCIAIS, AGRO NEGÓCIOS, INDÚSTRIA, SAÚDE,

EDUCAÇÃO, TURISMO, CULTURA, LAZER, ESPORTE

DIRETOR DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:Renato Augusto Cassis Siniscalco; **EXECUTIVOS****MULTIPLATAFORMA:** Cristiane Soares Nogueira, Diego

Fobiano, João Carlos Meyer e Priscila Ferreira da Silva

DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA: Sandra Reginade Melo Pepe; **EXECUTIVOS DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:**

Dominique Pietroni de Freitas e Lilian de Marche Noffs

SEGMENTOS — FINANCEIRO, LEGAL, IMOBILIÁRIO

EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA: Ana Silvia

Costa e Milton Luiz Abrantes

ESCRITÓRIOS REGIONAIS**DIRETORA DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:** Luciana MenezesPereira; **GERENTE MULTIPLATAFORMA:** Larissa Ortiz **EXECUTIVA****DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA:** Babilá Garcia Chagas Arantes**UNIDADE DE NEGÓCIOS — RIO DE JANEIRO****GERENTE DE NEGÓCIOS MULTIPLATAFORMA RJ:** RogerioPereira Ponce de Leon; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:**

Daniela Nunes Lopes Chohim, Juliane Ribeiro Silva, Maria

Cristina Machado e Pedro Paulo Rios Vieira dos Santos

UNIDADE DE NEGÓCIOS — BRASÍLIA**GERENTE MULTIPLATAFORMA:** Barbara Costa FreitasSilva; **EXECUTIVOS MULTIPLATAFORMA:** Camila

Amaral da Silva e Jorge Bicalho Felix Junior

OPEC OFF LINE: Bruno Granja, Carlos

Roberto de Sá e Douglas Costa

OPEC ONLINE: Danilo Panzarini, Higor

Daniel Chabes, Rodrigo Pecoschi

EGCN**CONSULTORA DE MARCAS:** Olivia Cipolla Bolonha**DESENVOLVIMENTO COMERCIAL E DIGITAL****DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL****E DIGITAL:** Tiago Joaquim Afonso**G.LAB:** Caio Henrique Caprioli, Lucas Fernandes;**CUSTOMIZADAS:** Vera Ligia Rangel Cavalieri;**EVENTOS:** Daniela Valente;**PORTFÓLIO E MERCADO:** Rodrigo Girado Andrade**PROJETOS ESPECIAIS:** Luiz Claudio dos

Santos Faria, Guilherme legowa

AUDIÊNCIA**DIRETOR DE MARKETING CONSUMIDOR:**

Cristiano Augusto Soares Santos;

DIRETOR DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO**COMERCIAL:** Ednei Zampese;**COORDENADORES DE MARKETING:** Eduardo Raccato

Almeida e Patricia Aparecida Fachetti

Nossos valores

Fundada em 1964, **Autoesporte** tem por missão informar donos ou não de automóveis sobre as inovações da indústria automobilística, seu impacto sobre a vida das pessoas e do ambiente. As reportagens e análises têm como objetivo ainda entreter e apoiar os leitores em suas decisões de compra, e são oferecidas na revista, no site, nas redes sociais, em tablets, em smartphones e no rádio. Somos pautados pelos leitores. Montadoras e importadores são suportes de informação essenciais, mas não únicos. No interesse de bem informar, ouvimos consumidores e analistas, e apuramos dados junto a concessionários e fornecedores, entre outras fontes. Acreditamos no uso responsável do automóvel. Incentivamos o aproveitamento racional do carro para que o direito à mobilidade com qualidade seja preservado, o convívio entre pedestres e todos os meios de transporte aperfeiçoado e o meio ambiente, preservado.

Autoesporte cobra soluções de infraestrutura e organização do trânsito para que cidades e estradas sejam ambientes menos poluídos, mais harmoniosos e seguros para pedestres, motociclistas, ciclistas, condutores e passageiros de veículos de transporte privado, coletivo e de carga.

Estimulamos a prática de cidadania ao volante. Apoiamos, por princípio, o Código de Trânsito Brasileiro. Acreditamos que atitudes de educação, respeito e tolerância devem orientar o convívio nas ruas e estradas.

Autoesporte consulta sempre as fontes mais confiáveis e seguras com o propósito de obter informações precisas para seus leitores. Pensamos formar com os leitores uma comunidade que compartilha interesses e ideias por meio da interatividade propiciada pelas novas tecnologias digitais.

Deseja falar com a Editora Globo?

Atendimento e assinaturas

(11) 4003-9393

www.sacglobo.com.br

Para anunciar

SP: (11) 3736-7128 / 3767-7447

3767-7942 / 3767-7889

3736-7205 / 3767-7557

RJ: (21) 3380-5930 / 3380-5923

BSB: (61) 3316-9584

Na internet

www.assinieglobo.com.br/sac

(11) 4003-9393

Vendas Corporativas e Parcerias

(11) 3767-7226

parcerias@edglobo.com.br

Licenciamento de conteúdo

(11) 3767-7005

venda_conteudo@edglobo.com.br

Edições anteriores

O pedido será atendido através do

jornaleiro ao preço da edição

atual, desde que haja

disponibilidade de estoque. Faça

seu pedido na banca mais

próxima.

Para se corresponder**com a Redação**

autoesporte@edglobo.com.br

Onde Autoesporte está

**SITE AUTOESPORTE**

revistaautoesporte.globo.com

**FACEBOOK**

facebook.com/RevistaAutoesporte

**PROGRAMAÇÃO****FACEBOOK LIVE****INSTAGRAM**

@autoesporte

**CBN**

segunda-feira, às 15h30

domingos, às 11h50

**RÁDIO GLOBO**

quarta-feira, às 17h30



Criar, conectar, distribuir.

O QUE É O G.LAB

O G.Lab elabora conteúdos de qualidade patrocinados por empresas que contratam seus serviços. Esses conteúdos são identificados por expressões como "apresenta", "apresentado por", "oferecimento", "especial publicitário", "conteúdo publicitário", "publiciditório" e "promo".



O Bureau Veritas Certification, com base nos processos e procedimentos descritos no seu Relatório de Verificação, adotando um nível de confiança razoável, declara que o Inventário de Gases de Efeito Estufa - Ano 2011, da Editora Globo S.A., é preciso, confiável e livre de erro ou distorção e é uma representação equitativa dos dados e informações de GEE sobre o período de referência, para o escopo definido; foi elaborado em conformidade com a NBR ISO 14064-1:2007 e Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol.

AUTOESPORTE É UMA PUBLICAÇÃO MENSAL DA**EDITORA GLOBO S.A. - AV.9 DE JULHO, 5229 - JD.****PAULISTA - SÃO PAULO - SP - CEP 01407-907**

Distribuidor exclusivo para todo o Brasil: Dinap -

Distribuidora Nacional de Publicações. Impressão:

Plural Indústria Gráfica LTOA, Avenida Marcos

Penteado de Ulhoa Rodrigues, 700 - Tomboré -

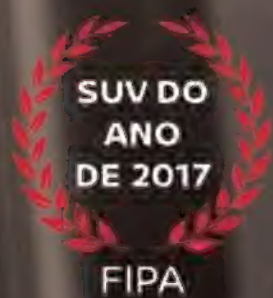
Santana de Parnaíba, São Paulo, SP, CEP 06543-001.

Impresso em papel Inpace LWC Coating 60 g/m².

É MUITO PRÊMIO PARA UM CARRO SÓ. POR ISSO SÃO VÁRIAS VERSÕES E MUITA TECNOLOGIA. NISSAN KICKS, A MELHOR COMPRA DA CATEGORIA.

O mais urbano dos SUVs agora é produzido no Brasil, trazendo um novo conceito global: o Nissan Intelligent Mobility. Conheça essa série de inovações criadas pela Nissan para você aproveitar toda a intensidade das ruas.

Design | Versatilidade | Tecnologia japonesa



Melhor SUV
de 2017 da
América Latina



Vencedor do
comparativo
de SUVs
compactos



Eleito a melhor
compra entre
os SUVs até
R\$ 100 mil



 Agora fabricado no Brasil com novas versões, cores e tecnologias.

 /nissanbrasil

 @Nissan_Oficial

 Nissan_Brasil

 /nissanoficial

nissankicks.com.br

Publicidade referente ao veículo Nissan Kicks 1.6 SL. Consulte a disponibilidade dos itens de acordo com as versões em www.nissan.com.br. Para informações sobre o consumo, acesse www.inmetro.gov.br e www.conpet.gov.br.

Pedestre, use sua faixa.



NISSAN **I**NTELLIGENT **M**OBILITY



Innovation
that excites



lewis\lara\TBWA

Alerta inteligente
de colisão frontal

Câmera 360° inteligente

Painel multifuncional
em HD com 12 funções



IGNIÇÃO

Ligue-se nas informações mais quentes e as curiosidades do automóvel

O PREÇO DA TRADIÇÃO

OITAVA GERAÇÃO DO ROLLS-ROYCE PHANTOM ELEVA O PADRÃO DA PERSONALIZAÇÃO DE LUXO E DO CONFORTO SOBRE RODAS

PARTE DE R\$ 1,65 MILHÃO
E CLIENTES GASTAM
PELO MENOS R\$ 500 MIL
EM PERSONALIZAÇÃO



São 92 anos de história depositadas sobre as quatro rodas do Phantom, modelo mais tradicional da linha Rolls-Royce que chega à sua oitava geração. É daqueles casos para fazer o paralelo com o envelhecimento do vinho sem medo de hipérboles: o tempo realmente faz bem. A experiência à bordo mantém a tradição secular de conforto para quem vai no ban-

co traseiro. Por isso mesmo, além da versão básica de cerca de 2 metros de comprimento, já ainda a opção de entre-eixos estendido, que acrescenta 21 cm extras. A fabricante investiu no isolamento acústico, que deixou o carro 10% mais silencioso a 100 km/h que a última versão. Um novo sistema eletrônico de fechamento de portas foi criado para não perturbar a paz dos passageiros: basta o toque de um botão

para a velocidade e força certas serem aplicadas, automaticamente. Por isso mesmo o sistema é chamado oficialmente de "O Abraço". O preço estimado para o novo Phantom é de aproximadamente 400 mil libras, cerca de R\$ 1,65 milhão. Mas isso, claro, inicialmente. Com as personalizações, o modelo pode chegar a muitos milhões a mais.

 ALBERTO CATALDI (acataldi@edglobo.com.br)



LUXO À DISPOSIÇÃO

Personalizações permitem até aplicação de placa em ouro do DNA do proprietário em alto-relevo no painel.

1 Apesar de longo, o Phantom ficou mais curto nesta geração para atender às regras da China.

2 A estrutura de alumínio proporciona 30% a mais de rigidez do que no antecessor.

3 Teto traz luzes de led que reproduzem constelações. Há ainda armário de bebidas, decantador de vinhos e telas de 12,3 polegadas.

4 Painel parece simples, mas pode ser personalizado com porcelana e até ouro em milhares de padrões. Rolls-Royce batizou de "A Galeria".

5 Apesar dos mais de dois metros de largura, o Phantom traz espaço para apenas dois ocupantes traseiros. Densidade da espuma dos assentos é superior a poltronas de sala.

VOO FANTASMA

Com mais de 2,7 toneladas na versão estendida, o Phantom roda com um motor V12 6.75 de 91,78 kgfm de torque e 570 cv de potência. Chega aos 100 km/h em 5,3 segundos.

Q5



► Conheça em NovoQ5.com.br
Tudo o que você precisa saber

Virtual Cockpit

Motor 2.0 TFSI 252 cv





Livre, leve e, se não fosse
a tração quattro®, solto.

Novo Audi Q5. Liberdade sem abrir mão de nada.



 Vorsprung durch Technik

Para vida. Escolha a tranquilidade segura.
Sem disponibilidade.





CONCEITO

MODERNIZANDO O PASSADO

MARCA DE LUXO DO GRUPO NISSAN CRIA CONCEITO ELÉTRICO DE COMPETIÇÃO COM ESTILO RETRÔ

A Infiniti apresentou um protótipo retrô no evento de carros clássicos de Pebble Beach, na Califórnia. Minimalista até no nome, o Tetro Prototype é um monoposto digno dos prêmios de Grand Prix, era anterior à da Fórmula 1, criada em 1950. Os estreitos pneus bem separados da carroceria são típicos daqueles modelos, tal como o longo capô. Mas não deixe a aparência do charutinho enganar você. Não há um oito cilindros de 150 cv de potência em linha ali embaixo: a propulsão será elétrica, uma das bandeiras do grupo Nissan.



FUTURO DO PRETÉRITO

O protótipo tem velocidade máxima de 170 km/h e faz o zero a 100 km/h em 5,5 s. Com a bateria cheia, ele acelera na pista por até 20 minutos ininterruptos. E ainda vem com capacete para compensar a falta de para-brisa.



DIVERSÃO

Show e fúria

VELOZES E FURIOSOS GANHARÁ TURNÊ MUNDIAL COM APRESENTAÇÕES AO VIVO

Certas cenas do cinema são impossíveis de serem reproduzidas ao vivo, especialmente as de filmes de ação com carros. Mas a franquia *Velozes e Furiosos* terá sua adaptação para o mundo real, com direito a astros e estrelas do filme participando. É o que revelou o astro Vin Diesel, intérprete de Dominic Toretto, que confirmou a turnê mundial de um show inspirado na saga. O primeiro será realizado já no início de 2018. "Acho que será exibido pela primeira vez na Arena O2, em Londres, mas irá para o mundo inteiro e nós todos estamos muito empolgados com isso", afirmou. O ator promete mais novidades em breve no site oficial, www.fastandfuriouslive.com.



SEGURANÇA

Uma estrela para o Mobi

COMPACTO DA FIAT VAI MAL EM CRASH TEST DO LATIN NCAP

Após muita expectativa, o compacto de entrada da Fiat finalmente foi avaliado no teste de segurança da Latin NCAP. E não foi nada bem. O Mobi conquistou apenas uma estrela na proteção a adultos. A segurança de crianças ficou com duas estrelas. Segundo o órgão, o desempenho do modelo na simulação de teste dianteiro foi razoável, mas a estrutura do carro se mostrou "inapropriada para suportar impacto lateral". O Mobi ofereceu proteção "pobre" para o peito do motorista em acidentes laterais e "débil" em outras regiões do corpo. Apenas a cabeça e partes das pernas tiveram proteção considerada "boa" nos testes.





A produção de automóveis ainda era uma indústria jovem no Brasil quando **Autoesporte** começou a eleger o lançamento de maior destaque a cada ano. Mas restringir a escolha apenas aos profissionais que trabalhavam na revista não bastava para retratar a variedade de condições de rodagem e hábitos de consumo do país. Vem daí a tradição de convidar eleitores de outros estados e até de publicações concorrentes para votar no Carro do Ano.

O universo da mídia está representado no júri do prêmio também por profissionais que atuam em sites, televisão e canais do YouTube. **Autoesporte** deixou de informar seus leitores apenas pelas páginas de uma revista, e hoje chega a milhões de pessoas por veículos digitais. Nada mais justo do que expandir também as mídias envolvidas na eleição dos melhores de 2017. **Leia o regulamento completo em www.autoesporte.com.br**

OS JURADOS DO PRÊMIO

TODAS AS CATEGORIAS DE VEÍCULOS

Antonio Meira • Correio/BA
César Urnhani • TV Autoesporte/SP
Cezar Bresolin • Band Motores/RS
Emílio Camanzi • YouTube/Carras com Camanzi/MG
Enio Filho • Vrum/Estado de Minas/MG
Giu Brandão • YouTube/Mundo Sobre Rodas/SE
Joel Silveira Leite • Agência AutoInforme/SP
Milene Rios • TV Autoesporte/SP
Renan Batista da Silva • GQ/SP
Renyere Travão • Gazeta do Povo/PR
Sílvia Menezes • Jornal da Commercio/PE

PICAPE DO ANO

Bruno Blecher • Globo Rural/SP

TODAS AS CATEGORIAS + MOTOR

Alberto Cataldi • Autoesporte/SP
Boris Feldman • Autopapo/MG
Diogo de Oliveira • Autoesporte/SP
Fernando Calmon • Alta Roda/SP
Jason Vogel • Carro Etc./O Globo/RJ
Julio Cabral • Autoesporte/SP
Marcus Vinicius Gasques • Autoesporte/SP
Michelle Ferreira • Autoesporte/SP

MOTOR DO ANO

Alexandre Akashi • Jornal Farol Alto/SP
Cássio Hervé • Jornal Oficina Brasil/SP
Tarcísio Dias • Mecânica on Line/PE
Renato Ramio • Instituto Mauá de Tecnologia/SP
Rubens Venosa • Engenheiro/Consultor/Autoesporte/SP
Nilton Monteiro • Diretor executivo da AEA/SP
Frank Sawade • Engenheiro/Presidente SAE Brasil/SP

OS ÚLTIMOS CAMPEÕES

2017



A décima geração do Honda Civic levou o prêmio principal. Design arrojado e desempenho falaram alto.



2016

Primeiro crossover a vencer o prêmio principal, o Jeep Renegade mostrou que os utilitários dominaram a cena.

2015



A terceira geração do Ford Ka encantou pelos novos motores 1.0 e 1.5, como também pela segurança do ESP



2014

Já na sua sétima encarnação, o Volkswagen Golf apresentou um conjunto difícil de ser superado

2013



O Hyundai HB20 mexeu com o segmento dos compactos e levou o prêmio máximo



2012

Em geração completamente nova, o Fiat Palio foi o grande destaque do ano, a segunda vitória consecutiva da Fiat.

2011



Quase 20 anos depois do lançamento do original, o Fiat Uno chegou com design moderninho e faturou o Carro do Ano.

com histórias locais contadas pelos próprios moradores. Um lindo trabalho de preservação da memória e da cultura local da região.

Tão lindo que o Futura não viu outra opção senão levar essa história

para todo o Brasil.

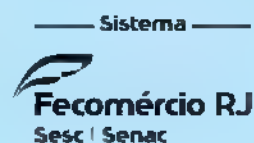
Lucas está online.



Lucas está no Futura.

futuraplay.org

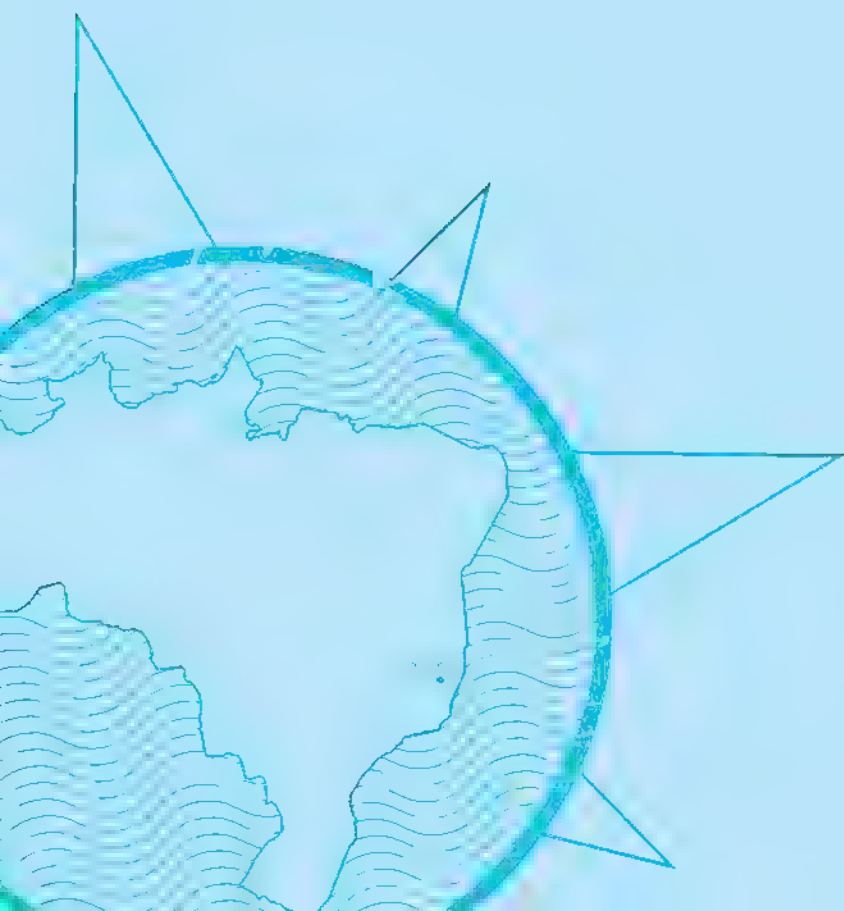
PARCEIROS MANTENEDORES





Do Espírito Santo

Lucas sempre acompanhou o Futura. Isso ajudou para que a criatividade dentro dele se tornasse ilimitada. Com uma câmera na mão e a influência do Futura na cabeça, Lucas produziu uma série de minidocumentários,





AQUI, ASSINANTE É VIP

QUEM ASSINA **AUTOESPORTE** TEM ACESSO A CONTEÚDOS EXCLUSIVOS E PODE LER AS AVALIAÇÕES ANTES MESMO DE A REVISTA CHEGAR!

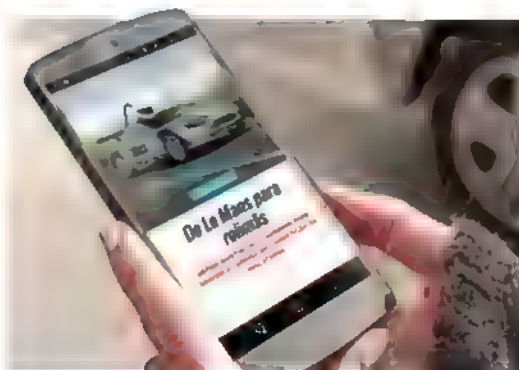
Os assinantes de **Autoesporte** têm conteúdo exclusivo à disposição, na palma da mão. Basta fazer o download do nosso aplicativo no celular e cadastrar-se para conferir muito conteúdo diretamente da nossa redação (e da pista de testes)! Quem ainda não faz parte pode também optar pela assinatura digital, que também dá direito a todo o nosso conteúdo. Veja algumas das novidades deste mês:

VÍDEOS NA PISTA

Quer ver um pouquinho das nossas avaliações na pista? No app **Autoesporte** você "entra" nos carros com os repórteres da revista para saber a nossa opinião logo após os números de testes serem colocados à prova. Entre os vídeos já feitos estão o superesportivo Mercedes-AMG GT R, em sua versão mais nervosa, e o jipão tecnológico Volvo XC60.

TESTES DE CONSUMO

Nossa equipe coloca os carros à prova para saber se o gasto de combustível realmente cumpre o prometido pelos fabricantes. O resultado você confere em nossas tabelas de consumo, com o levantamento urbano, rodoviário e o gasto médio, sempre feitos em situação real de uso, padronizada para todos os veículos.



LEIA ANTES

Não quer esperar até a próxima edição para ter acesso aos nossos testes? Sem problema! O assinante pode ler nossas opiniões e os resultados levantados na pista antes mesmo de a revista chegar na sua casa. Essa é uma das vantagens de acessar o aplicativo da **Autoesporte** em seu celular: as principais informações chegam acelerando diretamente para você.



RÁDIO

AUTOESPORTE NO AR

Agora você também ouve conteúdo da nossa equipe na Rádio Globo. **Autoesporte** tem presença garantida no programa *Redação Globo*, com apresentação de Rosana Jatobá, todas às quintas-feiras, às 13h30. E você continua ouvindo nossas boletins na rádio CBN, às segundas-feiras, às 15h30, e aos domingos, às 11h50.



DERRAPADAS

Na tabela do comparativo dos SUVs compactos da edição de agosto (627), o valor de revisões (R\$ 3 038) e de cesta de peças (R\$ 7.563) do Hyundai Creta aparecem invertidos.



PETRONAS
SYNTIUM

AUXILIA NO COMBATE
AO AQUECIMENTO
EXCESSIVO DO MOTOR

PETRONAS Syntium com tecnologia °CoolTech™.
Garantindo máxima performance em condições extremas.

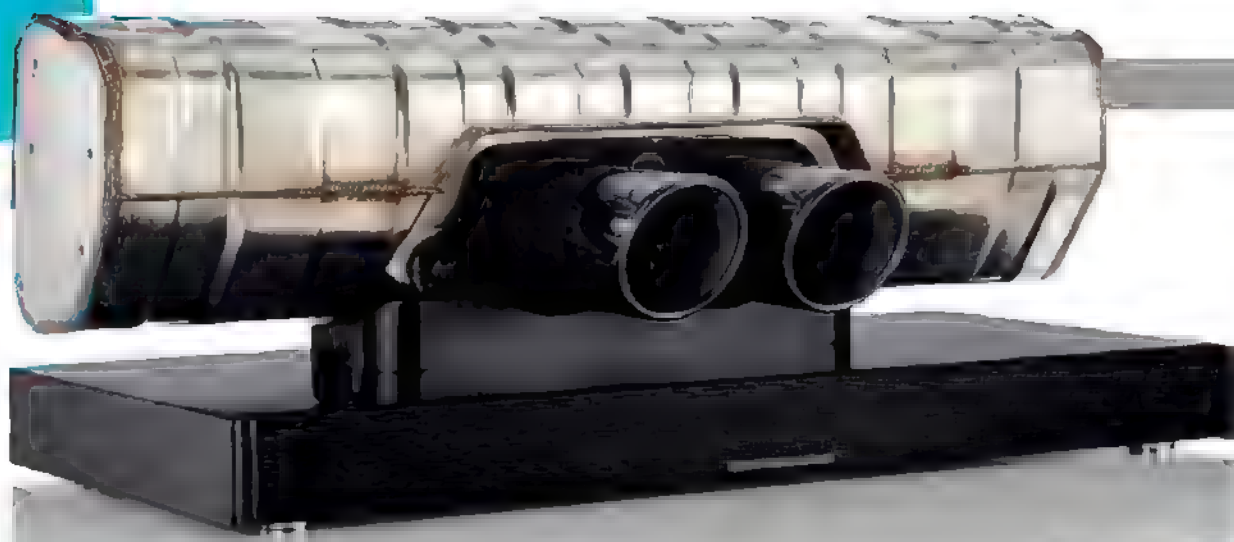
Para saber mais, acesse o site da PETRONAS www.pli-petronas.com/br/petronas-syntium



Oil Developed For



AMG
PETRONAS
MOTORSPORT



PRODUTO

RONCO EM SURROUND

ESCAPAMENTO DUPLO DO PORSCHE 911 GT3 VIRA SOUNDBAR ARTESANAL PARA A SALA DE CASA

Sejamos honestos: não há nenhum aparelho de som tão potente quanto o ronco de um 911 GT3. Ou melhor, não havia. A Porsche Design desenvolveu um soundbar de 200 watts criado a partir do silenciador traseiro e do duplo escapamento do esportivo alemão. E não é réplica: trata-se da mesma peça utilizada na produção do modelo que vai para as pistas. O

visual é, digamos, gritante, e a qualidade do áudio não fica por menos: o sistema 2.1 conta do DTS TruSurround, transmissão sem fio, conexão por Bluetooth, som estéreo virtual e visor de led. Com peso de cerca de 19 kg, o aparelho tem 74 cm x 28 cm x 32 cm e pode ser comprado no site www.porsche-design.com por 2.900 euros (cerca de R\$ 10.500, sem os impostos).

MOTO

NOVIDADES PARA A INDIAN

MARCA ATUALIZA TODA A LINHA E AINDA TRAZ MODELOS NOVOS

A Indian lançou três novas motos na sua linha 2018: Springfield Dark Horse, Roadmaster Elite e Scout Bobber. A Dark Horse é pintada de preto fosco com detalhes brilhantes e vem com para-brisas removível e abertura no para-lama. Já a Roadmas-

ter possui o sistema Ride Command, áudio premium, apoios de braços para os passageiros e para-choques dianteiro e traseiro cromados. A Bobber tem estilo mais bandido, com assento único, pedaleiras recortadas e para-lama traseiro recortado.



GAME

O CLÁSSICO E O MODERNO

TEMPORADA 2017 DO GAME DA FÓRMULA 1 RESGATA MCLAREN DO SENNA

A temporada 2017 da Fórmula 1 acabou de começar... nos games! Com estreia em 25 de agosto, a nova edição do game da Codemasters amplia as opções de diversão com a adição de diversas carras clássicas. Entre os modelos está o McLaren MP4/6 de 1991 pilotado por Ayrton Senna, com direito a pintura original. Mas é claro que os carras atuais continuam como as estrelas do jogo. Outra novidade é que pela primeira vez os jogadores vão poder correr no circuito de Mônaco à noite. Além disso, terão mais 20 outras pistas da categoria para escolher. De acordo com o diretor criativo da empresa, Lee Mather, os carras do game são mais rápidos, pesados e largos. O game já pode ser comprado para PS4, Xbox One e PC com preços a partir de R\$ 120.

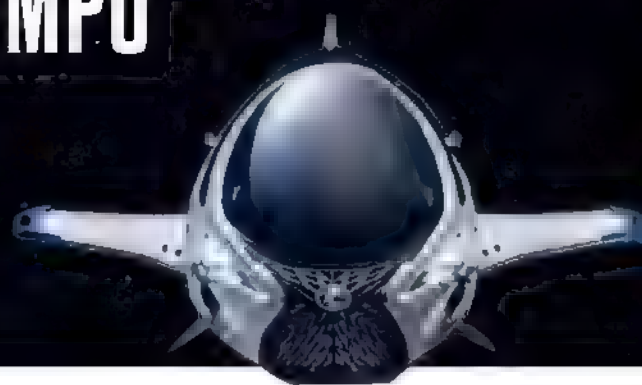




DIVERSÃO

CARRO, NAVE E MÁQUINA DO TEMPO

FILME VALERIAN E A CIDADE DOS MIL PLANETAS TEM VEÍCULO CRIADO PELA LEXUS



O ano é 2740. Os agentes Valerian e Laureline viajam no espaço, no tempo e cruzam dimensões para cumprir sua missão de resgate do último exemplar de uma espécie. Sua nave chama-se *Intruder*, mas ela é grande demais para algumas situações. É aí que entra em ação o Skyjet, nave da Lexus para uma só pessoa alimentada por célula de combustível capaz de atingir a velocidade máxima de 1.800 km/h.

O veículo está no filme *Valerian e A Cidade dos Mil Planetas*, que estreou no Brasil em agosto. A equipe da marca de luxo da Toyota colaborou com a produção, a mais cara da história da França, dirigida por Luc Besson. A grade parece com a da conceito Lexus LF-SA, mostrada no Salão de Genebra de 2015. "Além disso, demos ao Skyjet faróis inspirados pela design de lâmpada led de três projetores de aparência ousada apresentada no Lexus LC 500, elementos distintos e artísticos da design Lexus", afirma Laurent Bouzige, designer da marca. O cupê LC 500 acaba de ser lançado no mercado internacional, sem previsão para o Brasil.

MOBILIDADE

METADE CARRO, METADE SALADA

ESTUDANTES HOLANDESES CRIAM VEÍCULO BIODEGRADÁVEL



Beterraba, açúcar e folhas de linho. O que poderia dar uma bela salada, na verdade é a receita para a criação de um carro biodegradável, projeto da Universidade de Tecnologia de Eindhoven, na Holanda, com autoria de estudantes da equipe TU/Ecomotive. O EM-04 Lina usa uma resina derivada do vegetal e folhas de linho para cobrir o carro. "Somente as rodas e os sistemas de suspensão ainda não são produzidos com materiais biológicos", disse Yanic van Riel, da equipe. O resultado é uma estrutura similar à fibra de vidro.



CONVERSA SOBRE TECNOLOGIA

Central Eletrônica é o nome do **novo podcast da Autoesporte**, onde nossa equipe conversa sobre as principais novidades no mundo da tecnologia e da mobilidade. Toda semana você confere o nosso bate-papo que explica tudo o que está mudando na indústria (e no mundo) com as inovações de empresas como Tesla, Google e Apple, além de saber nossa opinião sobre as novidades em sistemas autônomos, telas multimídia e aplicativos. Você ainda pode enviar sua opinião e participar com sugestões. Baixe para ouvir em qualquer lugar.

Ouça o podcast em www.soundcloud.com/autoesporte

DESIGN

VIDA DE DESIGNER

O DIA A DIA DE QUEM TRABALHA NO VISUAL E NO ACABAMENTO DOS AUTOMÓVEIS É MUITO DIFERENTE DA VISÃO ROMÂNTICA DE UM ARTISTA CONTEMPLATIVO



LUIZ ALBERTO VEIGA

Chefe designer, dedicou 40 de seus 63 anos à área de design da VW, onde começou como ilustrador técnico. Passou a fazer parte do Hall da Fama **Autoesporte** no Carro do Ano 2017, e agora escreve para os leitores do site e da revista



Muita gente imagina que vida de designer é um desenhar sem fim, curtindo um som e vivendo em grande estilo. Em algum momento, como num passe de mágica, o automóvel se materializa na linha de montagem. Mas vale saber que, para se criar um carro, estão envolvidas três tipos básicos de designers: de exterior, de interior e color & trim. E, entre eles, muitas subdivisões

DESIGNER DE EXTERIOR

O designer de exterior desenvolve o "shape", forma principal do automóvel. Rodas são criadas por especialistas, assim como os faróis e as lanternas, letreiros, frisos e decorações, além da cor.

A grande dificuldade do exterior está então em "empacotar pessoas e sistemas observando legislações e viabilidade técnica, aerodinâmica, proteção ao pedestre e rigidez estrutural. Tudo isso sem falar das "leis internas da companhia" e seus padrões de qualidade e durabilidade, entre outras.

O exterior é também grande responsável pelo sucesso ou fracasso do modelo, já que a forma externa é a primeira coisa que chama a atenção do futuro comprador (pelo sentido da visão), para o bem ou para o mal.

DESIGNER DE INTERIOR

Já no interior, a coisa complica muito. Primeiro, porque o espaço é composto por muito mais peças, e há vários sistemas físico/eletrônicos envolvidos na construção do painel de instrumentos. Há ainda a problemática da ergonomia humana, intimamente ligada ao conforto e à segurança. Falando em segurança, um carro moderno de porte médio tem hoje oito airbags, cada um com especificações de fixação, espaço, ângulos de expansão, sem falar do funcionamento ideal do ar-condicionado, visibilidade e acesso a todos os controles sem afastar as costas do encosto. Além de compartimento de bagagens, porta-trecos, reflexos no painel, viabilidade técnica e mais, muito mais.

COLOR & TRIM

A última subdivisão criada nos estúdios de interior é do pessoal que desenvolve interação eletrônica entre homem e máquina. Nessa área são explorados os sentidos humanos (visão, olfato, tato, audição), esforços para acionamento de controles, e, principalmente, a interação com computadores de bordo e central de informação e entretenimento (antigos rádios), conectividade, reconhecimento do proprietário, a aparência das cada vez mais usadas telas sensíveis ao toque etc



SENTIDOS

Facilidade no uso dos controles, conectividade e tratamento de todas as superfícies estão entre os desafios aos responsáveis pelo interior dos automóveis.

O color & trim é responsável pelo tratamento de superfície de toda peça visível (revestimento de tecido, carpete, couro e outros), texturas e finalização de aparência das peças plásticas, harmonia de cores entre componentes de matérias diversas. Designers gráficos criam os ícones, letreiros e logos, e há especialistas em criação e desenvolvimento de padrões de tecidos.

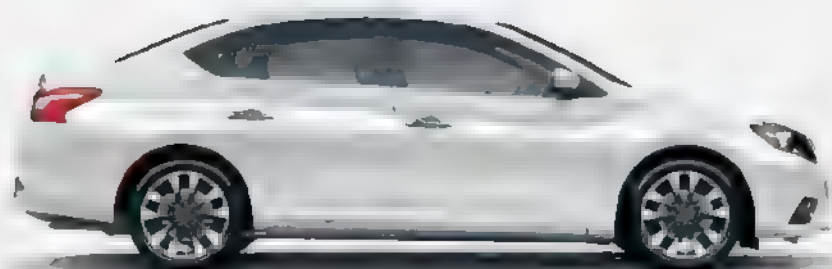
Também muito valorosos e procurados hoje e cada vez mais no futuro são os designers que desenvolvem suas propostas já em 3D. A partir da criação elaboram superfícies virtuais que podem ser imediatamente acompanhadas pelas áreas envolvidas na concepção e produção dos automóveis. Isso permite obter feedback de maneira rápida para que problemas que no passado só poderiam ser detectados em fases avançadas do projeto sejam discutidos e resolvidos.

Confira a conclusão desse artigo na edição de outubro de **Autoesporte**.



A mensalidade que coloca um carro 0 km na sua garagem todo ano.

Um carro novo, 0 km, é sempre uma nova história. Com o **Porto Seguro Carro Fácil**, você paga uma mensalidade e pode ter um carro 0 km com tudo incluso. Confira as vantagens:



1M CARRO 0 KM, TODO ANO

Tenha sempre um carro novo, com IPVA, documentação, seguro e manutenção preventiva, tudo pago.



CONVENIÊNCIA

Leva e traz para revisões do veículo e serviços residenciais inclusos



PRATICIDADE

Assistência 24h e carro reserva por tempo ilimitado.*



Experimente essa nova maneira de usar o carro.

Para mais informações, consulte seu Corretor ou acesse **portosegurocarrofacil.com.br**

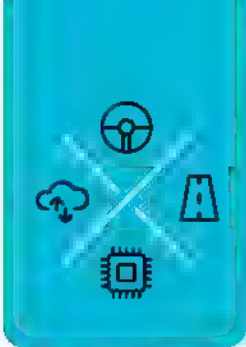
**PORTO
SEGURO**



carro fácil

*Automóvel reserva para sinistro e manutenção acima de um dia. Em caso de sinistro, até duas utilizações. Para conhecer os modelos, condições de contratação e regiões de abrangência, consulte portosegurocarrofacil.com.br

Seu carro por assinatura.



Muito além dos celulares

CONFIRA MAIS DEZ INOVAÇÕES QUE FACILITAM A VIDA DE MOTORISTAS E PASSAGEIROS NO DIA A DIA

 **WILSON TOUME** (autoesporte@edglobo.com.br)

O smartphone tornou-se item praticamente obrigatório em nosso cotidiano. Usamos o aparelho para acompanhar as últimas notícias, ouvir música e conferir as redes sociais. Em breve, os carros também farão uso deles para se comunicar com outros veículos e até com semáforos (entre outros equipamentos públicos), a fim de evitar ficar parados desnecessariamente, gastando energia. O melhor é que essa revolução está prestes a ganhar as ruas. Por enquanto no exterior, mas certamente por aqui em um futuro não muito distante. Confira as inovações que estão sendo desenvolvidas pelas fabricantes.

Principal benefício:



Comodidade



Economia



Conforto



Segurança

21



CARRO COMO PLATAFORMA

O automóvel terá seu próprio chip de acesso à internet, o que permitirá “conversar” com centrais de atendimento, por exemplo. Imagine a situação: após

um dia de trabalho, você está voltando para casa quando lembra que precisa passar no supermercado. Acessa então o site do estabelecimento e envia a lista de compras por e-mail. A atendente vai providenciar sua encomenda, debitar o valor do cartão previamente cadastrado e poderá acompanhar o itinerário pelo GPS, para saber o momento em que vai chegar para retirar a encomenda no drive-thru do supermercado. Não será preciso nem descer do carro. Esse modelo de negócio poderá ser usado em vários outros serviços e vai proporcionar mais tempo livre para os consumidores.



22



ARMAZENAMENTO DE INFORMAÇÕES NA NUVEM



A internet das coisas vai permitir ao carro enviar informações do caminho para a “nuvem” o tempo todo. Ao passar novamente pela rota, a central eletrônica poderá selecionar a marcha mais indicada (e a pressão ideal no acelerador) para cada trecho. A tendência é de que o sistema seja adotado em conjunto com a condução autônoma e possa ser compartilhado por outros veículos. A ZF desenvolve o Pre-Vision Cloud Assist, enquanto a Mercedes tem um recurso de amortecimento preditivo, que ajusta o carro às imperfeições da via, “enxergadas” por câmeras, e que também poderá ser incorporado ao programa da ZF, para mais conforto e economia de combustível.

23



ACESSO POR CELULAR

A chave física (até mesmo a presencial ou “inteligente”) será substituída pelo telefone celular, e isso vai permitir que um pai empreste o carro para o filho sem que ele tenha de pegar a chave; basta transmitir a liberação pelo telefone. Outras vantagens desse sistema é que será possível personalizar o acesso de cada motorista (posição do banco e dos espelhos, temperatura do ar-condicionado, emissora de rádio preferida etc.), assim como limitar funções, como velocidade máxima e volume do som (bastante útil para manobristas e filhos). A conexão com o carro também permitirá ao proprietário monitorar a localização do veículo permanentemente. A Volkswagen já trabalha nesse sistema.



24

LOCALIZADOR DE VAGAS



No futuro, o automóvel vai se transformar em um “assistente pessoal de cada motorista”, de acordo com Volkmar Denner, CEO da Bosch. Isso significa que o veículo estará interagindo com outros carros – e com a cidade, que também será conectada – o tempo todo, permitindo a criação de mapas com a situação do trânsito, por exemplo. A Internet das Coisas ainda vai permitir que cada carro informe a disponibilidade de vagas nas ruas para outros motoristas,

proporcionando enorme economia de energia. De acordo com estudo feito pela Bosch, esse gerenciamento de vagas pela comunidade pode evitar que 400 mil toneladas de CO₂ sejam emitidas anualmente; na Alemanha, o motorista chega a rodar quase um quilômetro em busca de uma vaga para estacionar. Detalhe: a pesquisa se restringiu a Estados Unidos, Alemanha e às principais cidades da China. Ou seja, globalmente, o impacto pode ser muito maior.

25

COMUNICAÇÃO “CAR 2 CITY”



De acordo com pesquisa sobre mobilidade urbana divulgada em 2016, o morador de São Paulo passa um mês e meio do seu tempo preso em congestionamentos durante o ano, entre deslocamentos para ir e voltar do trabalho, levar os filhos à escola etc. Uma forma de reduzir esse tempo perdido será transformar a metrópole em uma “cidade inteligente”, que seja capaz de conectar-se aos veículos (carros, ônibus, motos, bicicletas e caminhões). Isso vai permitir que todos compartilhem informações sobre a cidade e o trânsito, proporcionando mais condições para a fluidez. Houve um acidente? Um semáforo parou de funcionar? Um carro quebrou no meio da avenida? A informação é repassada a todos os condutores da região, que não só poderão desviar, como sugerir outras rotas. A GM desenvolve um sistema para os modelos da divisão Cadillac, por meio do qual os carros serão avisados pelos semáforos se vão conseguir passar pelo cruzamento com sinal verde, permitindo que ajustem a velocidade, evitando ficar parados, desperdiçando energia.



26

COMUNICAÇÃO "CAR 2 CAR"

Várias empresas trabalham nesse conceito, que vai permitir os veículos "conversarem" entre si. O foco principal é segurança, uma vez que os automóveis poderão avisar os demais com antecedência se um trecho à frente na estrada está com piso escorregadio, por exemplo. O melhor é que não será necessária a intervenção humana para que isso ocorra. No exemplo mencionado, os sensores do controle de estabilidade detectarão a menor aderência do piso e, graças à Internet das Coisas, enviarão a mensagem para a nuvem e para os demais veículos que estejam na região. Outra vantagem: carros de serviço (ambulâncias e bombeiros, por exemplo) vão poder encontrar caminho livre nas emergências sem perder tempo, mesmo no trânsito pesado. Nos cruzamentos à noite, motos e bicicletas alertarão os demais veículos que estão se aproximando, ajudando a evitar acidentes. O grupo VW trabalha para que os automóveis de suas marcas sejam capazes de se comunicar até 2019.



27

COMUNICAÇÃO "CAR 2 HOME"



Se será possível estar conectado a outros veículos e até com estruturas da cidade, é natural que o automóvel também se comunique com a casa do motorista. Assim, caso um entregador toque a campainha, mas a dona da casa esteja dirigindo, ela será alertada e, por meio de um comando, poderá permitir a entrada do visitante em um espaço determinado para que ele deixe a encomenda. Por fim, um sensor digital permitirá que o entregador confirme o recebimento, até com a emissão de um recibo, se for o caso. Mas é preciso observar que tudo isso também depende da condução autônoma para que o condutor consiga fazer tudo isso ao volante. A conexão do carro com a casa também proporcionará mais segurança, pois assim que se aproxima da residência, o carro poderá acessar as imagens das câmeras de segurança da casa, verificando se está tudo bem nos arredores.



28



MANUTENÇÃO



A Internet das Coisas vai permitir que os automóveis se transformem em grandes geradores de informação, que serão armazenadas na nuvem e ficarão à disposição dos interessados. Quanto combustível está gastando, qual o nível de pressão dos pneus, a temperatura do óleo, qual é a autonomia etc. Tudo isso o motorista hoje pode checar no painel, mas o grande salto que a conectividade vai proporcionar é que esses dados alimentarão uma central, por meio da qual o condutor será informado sobre onde o veículo pode ser reabastecido pagando menos, sem desviar do caminho. Ou sobre o desgaste irregular dos pneus, que podem indicar um problema na suspensão. Essas informações também poderão ser acessadas pela concessionária, que, assim, conseguirá agendar a visita do carro para a manutenção periódica, sabendo qual será o serviço necessário e fornecendo o orçamento prévio ao proprietário.

30

MENOS RISCOS = SEGURO MAIS EM CONTA



Atualmente, o seguro do automóvel é calculado de acordo com o perfil do proprietário e com o histórico do modelo. Pode não ser a maneira mais justa de precificar a apólice, mas é a única, por enquanto. É que, no futuro, as empresas de seguro poderão acessar não só o histórico do motorista e analisar a maneira como ele dirige – mais tranquilo ou agressivo, economizando combustível ou não – como o arquivo de manutenção periódica do automóvel. Com isso, o motorista que cuida melhor de seu carro e que dirige de forma mais calma e segura será recompensado pagando menos pelo seguro, já que o risco de se envolver em acidentes é menor. E antes que alguém reclame que “dirigir vai ficar cada vez mais chato”, é bom explicar: na realidade, dirigir vai ficar mais seguro, tanto para motoristas quanto para motociclistas, ciclistas e pedestres.



29

SEGURANÇA



O principal benefício que a conectividade dos automóveis deve gerar será a segurança no trânsito. De acordo com o estudo realizado pela Bosch com a consultoria Prognos, a adoção de sistemas de assistência ao condutor associados à conectividade em 2025 permitirão reduzir as colisões traseiras em mais de 70%, e os acidentes provocados por derrapagens em estradas com piso escorregadio em mais de 80%. Isso apenas nos Estados Unidos, Alemanha e nas principais cidades chinesas. Sem falar que viagens mais rápidas e livres de congestionamentos proporcionam redução do estresse ao volante e, consequentemente, menos risco de acidentes. Como bem definiu Volkmar Denner, CEO da Bosch, “o automóvel da maneira como conhecemos está prestes a virar história”.

→ A série continua no site de Autoesporte. Leia textos exclusivos sobre “A nova era da mobilidade” em <http://bit.ly/NovaEraMobilidade>

APRESENTADO POR



CARRO NOVO NA MÃO COM ECONOMIA DE TEMPO E DINHEIRO

Serviço oferece zero-quilômetro com comodidade, conveniência e economia, sem preocupações

Você já parou para pensar nos custos envolvidos na compra de um carro zero? Suponha que você queira comprar um veículo 1.0 no valor de R\$ 45.000. Dando uma entrada de 50% e financiando a outra metade em 12 vezes, ficará aproximadamente R\$ 3.000⁽¹⁾. Caso opte por pagar em mais tempo ou com entrada menor, o valor será maior. E se o valor da entrada fosse investido em uma poupança, o rendimento mínimo neste ano seria em torno de R\$ 1.530.

Além do custo do carro, você terá de fazer o emplacamento e pagar pela documentação, uma conta que pode chegar a R\$ 1.040. Somado a isso, você precisará

pagar IPVA, que fica em torno de R\$1.800⁽²⁾. Tem ainda o seguro do carro, que custa cerca de R\$ 1.750 — dependendo do modelo do carro e perfil do usuário.

No primeiro ano, a média de gastos com as manutenções fica em torno de R\$ 800 reais. Contando todos esses gastos, mais a depreciação de 8.600, você poderá gastar mais de R\$ 18.520, ou R\$ 1.543 mensais.

Foi por isso que surgiu o Porto Seguro Carro Fácil, novo serviço que chegou para gerar conveniência e facilidades para você andar de carro zero. O serviço permite usufruir do veículo zero por um valor fixo mensal. No site (www.portosegurocarrofacil.com.br) você encontra





um simulador que dá conta de comparar a diferença dos custos em poucos segundos.

Ao optar por um veículo por assinatura do Porto Seguro Carro Fácil não é preciso se preocupar com custos nem com burocracias como IPVA, documentação, seguro e manutenção preventiva. E você conta ainda com uma gama de serviços gratuitos para a sua residência e descontos em estacionamentos. O serviço oferece ainda conveniência como leva e traz das revisões e carro reserva por tempo indeterminado⁽³⁾. No caso de você optar pelo modelo 1.0, a parcela mensal sairá a partir de R\$ 1.390.

COMO CONTRATAR

Para contratar o Porto Seguro Carro Fácil é simples: por meio de um simulador de seguros ou pelo site você escolhe um dos modelos disponíveis, que incluem todos os custos fixos: IPVA, EM, Seguro, Nissei, entre outros. Seleciona a planilha e recebe o e-mail com o link para acessar o simulador. Lá você pode fazer a simulação e saber qual o valor da parcela mensal. Também é possível fazer a simulação e saber qual o valor da parcela mensal. Também é possível fazer a simulação e saber qual o valor da parcela mensal.

1. Cálculo com base em taxa de juros mensais de 2%. 2. Valor baseado na alíquota de São Paulo, que é de 4%. 3. Auto move reserva para sinistro e manutenção acima de 1 hora. Em caso de sinistro a empresa se responsabiliza. 4. Para conhecer os modelos, condições de contratação e as regiões de abrangência, acesse www.portosegurocarrofacil.com.br. Sujeito a análise de crédito.

ÁREA RESTRITA

O baú dos alemães



DESCUBRA AS ARMAS QUE A VOLKSWAGEN PREPARA PARA OS PRÓXIMOS ANOS DE SUVs, HATCHES E SEDãs



GUILHERME BLANCO MUNIZ (gmuniz@edglobo.com.br)

A projeção que ilustra esta página mostra as formas finais do Volkswagen Virtus, sedã que será lançado em 2018. Esse é apenas um dos segredos que a montadora alemã tenta guardar e que você já vai conhecer. Nas próximas páginas, mostraremos quais são os SUVs que a empresa pretende lançar para tentar recuperar terreno, além de contarmos as primeiras impressões dirigindo o Polo e a nossa avaliação do Tiguan de sete lugares. Também entrevistamos o presidente da VW do Brasil, David Powels, que reconhece atrasos na estratégia da empresa e revela o que será feito daqui para frente.

DISPUTA DE EGOS

O combinado era que o Volkswagen Virtus só daria as caras depois que o Polo tivesse completado sua jornada de apresentação no país. O lançamento do hatch será em outubro, alguns meses antes da previsão de chegada do **sedã alemão** que vem. Assim, cada um teria seu espaço ao sol.

Mas, não foi bem assim que quis o Virtus - ou os funcionários que trabalham na sua fabricação. Isso porque no início de agosto surgiram as primeiras imagens do sedã, que está sendo desenvolvido com foco no Brasil, sem qualquer camuflagem. Depois de ter visto os flagras no site de **Autoesporte**, agora você confere as projeções que revelam as linhas finais do modelo.

Na dianteira, apenas o para-choque recebeu desenho diferente do Polo, já que vincos, faróis e grades seguem as linhas adotadas pelo modelo menor. É na traseira que o Virtus pretende se diferenciar, adotando visual que inspira o de um modelo mais refinado do que esportivo. **A estratégia, porém, não é exatamente nova: as lanternas, grandes responsáveis por esse aspecto, lembram bastante as do Audi A4. Elas invadem a tampa do porta-malas, onde são mais afiladas.**

Os flagras revelam que as versões topo terão frisos no para-choque e no contorno dos vidros como diferencial em relação às mais baratas.

Autoesporte apurou que o Virtus medirá 4,47 m e terá 2,65 m de entre-eixos. Assim, será vendido como opção entre o Voyage e o Jetta (que ganhará nova geração no ano que vem). Só de entre-eixos são 9 cm a mais que o Polo, apesar de ambos compartilharem a mesma plataforma MQB A0.

Os flagras também revelam que o interior do sedã contará com central multimídia sensível ao toque, volante multifuncional inspirado no Golf, ar-condicionado digital e suporte para celular no painel - ao menos em algumas configurações ou como opcionais. Assim como o Polo, o Virtus poderá ter o quadro de instrumentos digital, mas provavelmente como um caro opcional.



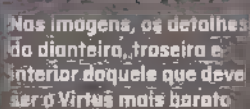
Envie para nós
por meio das
redes sociais ou
no WhatsApp
(11) 94507-0294

A red Volkswagen Polo sedan is shown from a front three-quarter view. The car features a black grille with the VW logo, silver alloy wheels, and a black roof rack. The license plate is white with black text.

VIRTUS

a Virtus chegará no primeiro trimestre de 2011 para ocupar uma faixa de mercado que briga com modelos de propostas bastante diferentes. O mais barato — e de maior volume — é o Chevrolet Prisma (de R\$ 55.790 a R\$ 67.050), que deverá entrar na mira do Virtus básico. Outro Chevrolet que deve entrar na briga é o Cobalt (de R\$ 64.390 a R\$ 71.430), que ficou mais refinado na última renovação e é referência em espaço interno. Também com previsão de ser renovado em breve, o Honda City (R\$ 61.890 a R\$ 82.340) é outro modelo do qual a Virtus tentará roubar consumidores. Vale lembrar que a Honda deve atualizá-lo no nosso mercado até a chegada do VW.

para o intermediário, para disputar mercado com o Toro e Renault Duster On. Atrasado na disputa de SUVs compactas, em 2019 será lançado o T-Roc. Isso se nenhum deles decidir aparecer antes, como fez o Virtus.



ESCALAÇÃO COMPLETA

ATÉ QUATRO SUVs E UMA PICAPE
PODEM REFORÇAR O PORTFÓLIO
DA VW NO PAÍS EM BREVE

 GUILHERME B. MUNIZ [gmuniz@edglobo.com.br]



Depois da chegada do Polo e do Virtus, a Volkswagen vai escalar uma família de utilitários esportivos para o Brasil. Tudo para tentar recuperar o espaço que perdeu em um dos segmentos mais importantes do mercado nos últimos anos. Outra onda que a empresa deixou passar é o das picapes de porte intermediário em relação às pequenas e médias. Para evitar ficar para trás, já está convocado um modelo inédito para esse filão, com lançamento confirmado para o segundo semestre de 2018. Confira quais carros já estão garantidos para o Brasil, os que estão em estudo e o que esperar de cada um deles.

T-CROSS

STATUS: Confirmado

QUANDO CHEGA: 2019

COMO CHEGA: Fabricação nacional

O QUE ESPERAR: Já confirmado por David Powels, CEO da Volkswagen do Brasil, o T-Cross ainda é conhecido apenas na forma do conceito. Mas a versão final abandonará o estilo conversível. Conforme **Autoesporte** apurou, a versão de produção terá 4,19 m de comprimento e 2,64 m de entre-eixos. Ou seja, será menor que Ford EcoSport, Honda HR-V e Jeep Renegade, mas terá maior distância entre-eixos. Além da plataforma do Polo, o T-Cross compartilhará o motor 1.0 turbo do hatch.



T-ROC

STATUS: Em estudo

QUANDO CHEGA: Sem previsão

COMO CHEGA: Importado
O QUE ESPERAR: Baseado no Golf, é o próximo lançamento da marca na Europa. Sua vinda ao Brasil não é confirmada, mas está no radar como opção de importado. "Nós vamos ter no segmento de SUVs vários subsegmentos: pequeno, médio e grande", indica Powels. A versão de produção começa a ser vendida até o fim do ano e chega nos EUA em 2019.



TIGUAN ALLSPACE

STATUS: Confirmado

QUANDO CHEGA: Primeiro trimestre de 2018

COMO CHEGA: Importado
O QUE ESPERAR: A montadora vai aproveitar que passou da hora de renovar o Tiguan para mudar sua proposta. A nova geração só desembarca por aqui com sete lugares. Quem quiser um SUV menor terá que esperar o T-Cross ou torcer pelo T-Roc. Com 4,70 m de comprimento, é 28 cm mais comprido que o Tiguan atual. O motor turbo a gasolina gera 180 cv ou 220 cv.



ATLAS

STATUS: Em estudo

QUANDO CHEGA: Sem previsão

COMO CHEGA: Importado
O QUE ESPERAR: Foi projetada para os EUA, mas a VW do Brasil cogita se o grandalhão pode reforçar a linha de SUVs por aqui. Com 5,03 m, promete conforto para sete adultos. Para isso, adotou soluções para facilitar o acesso à terceira fileira. Há dois motores: um 2.0 turbo de 237 cv e um 3.6 VR6 de 279 cv com tração integral. A transmissão é automática de oito marchas.



T-PRIME GTE

STATUS: Conceito

QUANDO CHEGA: Sem previsão

COMO CHEGA: Importado
O QUE ESPERAR: Ainda é um conceito, mas quando chegar ao mercado será o maior e mais caro SUV da empresa, acima do Touareg. Híbrido, tem 380 cv e 71,3 kgfm e, apesar do porte, roda 50 km sem poluir. No modo esportivo, despeja toda a força do motor elétrico e do 2.0 turbo para chegar a 100 km/h em 6 s. Apesar dos bons atributos, é o SUV mais distante do nosso mercado.



PICAPE

STATUS: Confirmado

QUANDO CHEGA: Segundo semestre de 2018

COMO CHEGA: Nacional
O QUE ESPERAR: Até a picape que a VW projetou para o país tem muita de SUV. Além de usar a plataforma MQB, terá visual de T-Roc e T-Cross. Brasileiro, o projeto ainda sem nome quer combater a Fiat Toro, a picape mais vendida do país no acumulado de 2017. Deve usar motores turbo como diferencial. Mesmo com sua chegada, a Saveiro continuará em linha.



PRESIDENTE DA VOLKSWAGEN NAS AMÉRICAS CENTRAL, DO SUL E CARIBE, DAVID POWELS ACENA COM "NOVA MENTALIDADE". E MUITOS SUVs

Presidente da Volkswagen para a América do Sul, David Powels recebeu **Autoesporte** poucas semanas antes do aniversário de 60 anos da fábrica em São Bernardo do Campo (SP). Falou sobre a “nova VW”, estratégias de mercado, relacionamento com clientes e concessionários. E não se esquivou de falar sobre a “velha VW” e o relacionamento da marca com a ditadura militar no Brasil – a própria Volkswagen encomendou uma investigação que revelou a colaboração com as forças de repressão política 45 anos atrás.

NOVA VW

Enquanto comemora os 60 anos do início da produção no Brasil, a empresa dá início a um processo batizado de “Nova Volkswagen”. Em termos práticos, pouco ainda é claro, mas a promessa é de mudar a relação com concessionários, consumidores e funcionários. Powels reconhece que é difícil mudar a cultura de uma empresa, mas afirma – É preciso ser mais humano dentro da nossa casa, ter menos hierarquia e comportamento mais moderno. A nova VW é muito mais de atitudes com nossos clientes, fazer com que as fábricas produzam mais veículos. Fornecedores também precisam investir. Vamos usar nossa história, o que as outras marcas no Brasil não têm, essa vantagem de combinar uma história positiva, não só com nossos clientes, mas com muitas pessoas. As últimas três gerações têm um grande respeito por essa marca mas é sempre importante pensar no futuro, para nossos clientes, nossa casa, nosso futuro e manter o respeito, fidelidade e confiança. Não só brigar

pelos produtos que nós vamos lançar. Esse é um passo, vamos fazer de tudo para os próximos 60 anos.

LIDERANÇA

Tempos modestos chegaram e Powels não prioriza a liderança de vendas, como os 27 anos com o Gol, e, sim, a meta de rentabilidade. “Para ser líder desse mercado competitivo é preciso ter portfólio completo. Alguns produtos vão ter números menores, devido ao nicho. No Brasil, muitas pessoas nos veem só como marca de carro de entrada, e para reposicionar precisamos lançar alguns desses nichos, novas tecnologias e novo design com preços relevantes”.

CARROS DE ENTRADA

A VW mira mais alto do que a aposta em carros básicos, como foi por muito tempo o perfil do Gol. Powels diz que o foco é oferecer “um carro para todas as fases da vida dos clientes”. Exceto se a necessidade for a de um carro básico. “Nossa estratégia é que a VW precisa ser muito mais que uma marca de carros de entrada. E para fazer isso é preciso uma gama relativamente completa. Essa vai ser a nossa estratégia, precisamos concentrar muito mais em carros de outras categorias como Tiguan, novo Jetta, o Polo e outros SUVs”.

SUVs

Para ser mais rentável, a marca vai correr atrás do mercado perdido no segmento de SUVs, que representa 21,5% das vendas. Enquanto esse filão despontou, a VW ofereceu apenas Tiguan e Touareg. Ambas são bem mais caras do que as líderes do mercado, que representam 34,4% do segmento. À Volkswagen resta 0,2%. Para compensar, Powels promete dois carros inéditos e estuda importar outros – Vamos ter no segmento de SUVs vários subsegmentos. Se o objetivo é ser líder ou número dois no mercado local, estamos um pouco atrasados, mas vamos ter o novo Tiguan no ano que vem com posicionamento de preço muito melhor porque vamos importá-la do México. A plataforma MQB vai incluir um novo SUV que vamos produzir em Curitiba e lançar em 2019. E investigamos várias outras possibilidades, incluindo o Atlas, SUV que produzimos nos EUA.

EXPORTAÇÕES

Outra investida será nas exportações. A queda nas vendas de 0 km esfriou o desempenho da VW Brasil em comparação a outros mercados. No primeiro semestre a filial até viu as vendas subirem 7,3%. Mas, na América do Sul, elas aumentaram 18,3%. Atuar mais forte no continente agora é prioridade, segundo Powels: “Vamos ter estratégia muito forte para a América do Sul, não só para Brasil e Argentina. Nossa meta é ser mais presente em todas as 27 países. Já conseguimos um aumento, temos agora mais de 3% (do mercado), queremos alcançar 5% e a médio, longo prazo, 7,5%. E ter novos produtos para esse mercado a fim de alcançar os 27 países.”

DITADURA

Ao mesmo tempo, a VW terá que lidar com uma parte de seu passado oculta há anos. O professor alemão Christopher Kopper foi contratado para investigar as relações da empresa com a ditadura brasileira. “Temos uma atitude muito aberta, tentamos tratar com transparência esse assunto e é uma coisa muito difícil que aconteceu há 45 anos. Iniciamos a investigação que deve levar até o fim do ano. Tem várias outras companhias no Brasil na mesma situação, mas infelizmente só a VW dá imprensa, não sei por que a VW sempre tem toda essa visibilidade, talvez por ser a maior companhia da Alemanha. Mas ninguém aqui na nossa companhia está tentando esconder essa história”, afirma Powels. **A**



Tá escondendo o quê?

ACELERAMOS O NOVO VOLKSWAGEN POLO E ANTECIPAMOS MAIS ALGUNS DETALHES DO MODELO QUE QUER BRIGAR COM FIAT ARGÔ, HYUNDAI HB20 E CHEVROLET ONIX

Nossos leitores podem estar se perguntando: "Ué, mas a nova geração do Volkswagen Polo já foi revelada. Por que ele voltou a ser fotografado com camuflagem?". Não, a montadora não se arrependeu do visual do hatch e decidiu mudá-lo às pressas. O hatch chegará ao mercado brasileiro entre o final de setembro e o começo de outubro com aparência muito parecida com o do europeu. Mas, na expectativa de gerar mais suspense pela nova geração, a filial brasileira nos ofereceu a oportunidade de acelerar o carro em uma pista fechada e com camuflagem.

Não se engane, o Polo que será vendido no Brasil seguirá o mesmo estilo que você vê nas fotos sem camuflagem dessa reportagem. É possível que mudanças pontuais sejam reali-

zadas, mas nada que efetivamente faça a versão nacional se distanciar da europeia. Com a proximidade do lançamento, a montadora também revelou novas informações sobre o carro e outras foram antecipadas por **Autoesporte**. Segundo David Powels, CEO da Volkswagen do Brasil, o Polo terá versão inicial com preço abaixo dos R\$ 50 mil.

Antes, porém, vamos ao que interessa: nossas primeiras impressões a bordo do Polo. A versão que aceleramos é equivalente à intermediária, batizada de Comfortline. Debaixo do capô, o motor é o 1.0 TSI turbo flex de 128 cv e 20,4 kgfm. É o mesmo que equipa o up! TSI, mas retrabalhado para entregar desempenho equivalente ao porte do carro. Sempre que o Polo contar com esse motor, o câmbio é um au-

 **GUILHERME B. MUNIZ**
(gmuniz@edglobo.com.br)

 Na versão turbo, agrada pelo desempenho e dirigibilidade diferenciadas para o segmento

 Painel da versão intermediária não é colorido e moderno quanto o da topo de linha



O Polo brasileiro ainda estava camuflado, mas não terá grandes mudanças no visual em relação ao europeu (à dir.)



tomático de seis velocidades. Espera-se que o modelo tenha ainda outras opções de motores aspirados para as versões mais básicas, mas a montadora ainda guarda segredo sobre isso.

A Volkswagen não divulga imagens do interior do Polo brasileiro e não pudemos fazer nossas próprias fotos, mas adiantamos alguns detalhes: a unidade que aceleramos contava com ar-condicionado automático digital com saídas no banco de trás, volante multifuncional com ajuste de altura e profundidade, quadro de instrumentos analógico com computador de bordo digital, tela multimídia sensível ao toque de 6,3 polegadas (sem GPS), partida por botão, sensores dianteiros e traseiros, acionamento automático dos faróis e limpadores de para-brisas.

Ainda não sabemos, porém, quais desses itens serão opcionais.

No geral, a impressão a bordo é positiva, apesar de o revestimento interno ser todo de plástico. Haverá diferentes tons de cores de painel, de acordo com as versões. Mas a intermediária Comfortline conta com a peça central do painel revestida de plástico preto fosco. Essa textura suaviza possíveis imperfeições de encaixe, mas desaponta quem esperava o revestimento visto até agora no Polo divulgado na Europa. Representantes da Volkswagen garantem que o Polo nacional também oferecerá o recurso – que pode ser pintado de diversas cores e é mais brilhante – porém, a peça não irá repetir sempre a cor da carroceria, nem terá tons vibrantes. O revestimento das portas é todo de plástico simples.

Plataforma MQB promete ser responsável por bom espaço interno e segurança máxima





Quadro de instrumentos digital é uma das grandes atrações do Polo, mas só equipará a versão mais cara



Com ajustes manuais do banco e do volante, o motorista se acomoda facilmente. No geral, a posição de guiar é mais baixa do que no Fox e no Gol, mas não tão esportiva quanto no Golf. Já a direção elétrica é leve em manobras e direta em curvas. A pegada do volante multifuncional contribui com uma certa sensação de esportividade.

A VW elevou a suspensão do Polo nacional em 20 mm como uma forma de “se adaptar ao gosto do mercado local”. Essa mudança não faz do Polo um veículo ruim de curva: as suspensões são firmes e transmitem confiança em velocidades mais altas. Mas só pudemos dirigir em uma pista fechada, com asfalto muito mais liso do que nas ruas brasileiras.

O câmbio é bastante competente e bem casado com o motor 1.0 TSI. No modo automático, as trocas são suaves e o conjunto trabalha para agradar ao motorista no dia a dia da cidade, com uma tocada mais mansa. Apenas

MOTOR 1.0 TSI

Ao que tudo indica, o Polo nacional será equipado com três opções de motor: 1.0 aspirado, 1.0 turbo TSI e 1.6 aspirado – exatamente nessa ordem. Isso porque o segmento de hatchbacks compactos esticou nos últimos anos, oferecendo versões de entrada com preços na casa dos R\$ 50 mil e opções mais caras

para quem quer tecnologia, mas não se arrisca comprando um hatch médio. Por enquanto, a Volkswagen só confirma dados de desempenho da versão turbinada. O tricilíndrico flex gera 128 cv de potência e 20,4 kgfm de torque a 1.500 rpm, que são gerenciados pelo câmbio automático

de seis velocidades. As trocas podem ser feitas por aletas atrás do volante e há opção de modo de condução esportiva. Segundo a Volkswagen, o conjunto será responsável por bons índices de desempenho e consumo, quando esses dados puderem ser aferidos na nossa pista de testes.



DESEMPENHO DO POLO

turbo agrada, mas custo-benefício ainda é incerto



em retomadas de velocidade que o Polo parece ter deixado a desejar um pouco – coisa que vamos conferir quando tivermos a oportunidade de levá-lo para a nossa pista de testes.

Quem quer mais esportividade conta com o modo Sport, quando as trocas são feitas em giros mais altos e o hatch fica mais esperto. Na unidade avaliada, há aletas para mudanças de marchas, que deixam o Polo bastante divertido de dirigir, coisa rara no segmento.

O modelo é espaçoso para quatro pesso-

as, mas dificilmente uma quinta viajará com conforto. Com um motorista de pouco mais de 1,75 m, outra pessoa da mesma altura que senta atrás tem quase um palmo de distância do joelho para o banco e da cabeça para o teto. Mas o duto central alto e a peça que faz as vezes de apoio de braço para quem está na frente e abriga as saídas de ar para os passageiros traseiros vai dificultar a vida de quem estiver no meio.

Ao menos há apoios de cabeça e cintos de três pontos para todos os passageiros. Isso porque, conforme **Autoesporte** antecipou, a Volkswagen espera que o Polo seja um modelo com nota máxima de segurança. Assim, ele terá como diferencial na categoria quatro bolsas de airbag em todas as versões. Também há re-

forços nas portas e no capô para minimizar punições na nota que será dada pelo Latin NCAP.

As versões e preços são o grande mistério que pode fazer do Polo um carro de ótimo custo-benefício ou um modelo de status, caro para ter na garagem. Por enquanto, a marca adianta que todas as versões terão direção elétrica, controle de tração, freios a disco nas rodas dianteiras e a tambor nas traseiras. A suspensão dianteira é McPherson e a traseira, independente com braços longitudinais. As versões turbo ganham freios a disco nas quatro rodas, controle de estabilidade, assistente de partida em rampa e bloqueio eletrônico diferencial. Resta saber qual preço a Volkswagen cobrará por predicados tão bons. **A**

Fôlego do 1.0 turbo é bem ajustado para o dia a dia e dá agilidade quando o motorista pisa mais fundo





Tiguan tamanho família

NOVA GERAÇÃO DO SUV GANHA VERSÃO DE SETE LUGARES, QUE COMEÇA A SER TRAZIDA DO MÉXICO PARA O BRASIL NO COMEÇO DO PRÓXIMO ANO

Na visão de boa parte do público mundial, em particular do norte-americano, o Volkswagen Tiguan era um tímido rapaz alemão. Bonito, confiável, agradável até. Seu tamanho era o principal problema, pelo menos aparentemente. Era algo que o deixava atrás em um mundo coberto de opções mais vistosas como Honda CR-V, Toyota Rav-4, Chevrolet Equinox ou, ainda mais, na frente de um Nissan X-Trail que podia se dar o luxo de oferecer três filas de bancos. Demorou, mas a VW entendeu a mensagem. Deixou para a Europa a muito mais aceita "timidez" e mandou o Tiguan Allspace para conquistar a parte do mundo onde o tamanho importa, sim. Pelo menos isso é o que a empresa acredita.

Por isso, a VW escolheu o México para fabricar um carro que tem como seu alvo principal de exportação os Estados Unidos, mas que será fonte de envio do novo Tiguan para boa parte do mundo, incluindo o Brasil.

Claro que o primeiro que impressiona é o tamanho. Quase 22 cm maior do que o mo-

delo europeu, o Tiguan Allspace impõe respeito quando o vemos, com seu porte de jipe. Mas é por dentro onde isso é realmente importante. Com distância entre-eixos de 2,971 m, as duas primeiras filas de assentos do modelo são imbatíveis na categoria. Como quase todos em sua classe, porém, a terceira fila fica reservada para crianças, a menos que a viagem seja muito curta e dois adultos possam se acomodar sem sofrer tanto. Usado como veículo para cinco pessoas, o espaço do porta-malas é de impressionantes 760 litros, ou de só 230 l com sete pessoas sentadas.

O acabamento é bom. O plástico que cobre o painel é suave. Nas portas, sem chegar a esse nível, também vemos boa qualidade e o som de seu fechamento é surdo, como deve ser. Na versão dirigida, a segunda depois da mais equipada, o tecido dos bancos é algo áspero e esse mesmo revestimento cobre o console central e onde os braços repousam nas portas, o que pode incomodar.

 **SÉRGIO OLIVEIRA DE MELO**
(autoesporte@edglobo.com.br)

 **Família de motores e transmissões é atual e atende diferentes faixas de uso e necessidade.**

 **Terceira fileira de bancos continua sendo útil apenas para viagens com crianças ou trajetos curtos**





Aumento da distância entre-eixos na versão de sete lugares ampliou muito o espaço interno. Banco traseiro pode ser deslocado para ampliar o compartimento de bagagem



A tela do sistema de entretenimento é de 6,5 polegadas nas duas primeiras versões e de oito polegadas nas duas mais luxuosas. Todas têm Mirror Link, Car Play e Android Auto. A segurança está a cargo de seis airbags, controle de estabilidade e tração, freios a disco nas quatro rodas com ABS, isofix para assentos infantis e monitor de pressão dos pneus.

Nas primeiras três versões, o Tiguan Allspace usa o mesmo motor do Golf com que comparte a plataforma MQB. Com 1,4 litro e 152 cv conseguidos graças a uma turbina, eu pensava que por seu tamanho e peso (1.784 kg) ele não seria suficiente. Mas é. Bom, pelo menos foi a sensação que tive ao dirigir o carro ainda que sem passageiros e só na cidade. A caixa de embreagem dupla e seis marchas faz bem seu trabalho e dá até para sentir algo de esportividade ao acelerar. A suspensão independente nos dois eixos tem esse sabor europeu de rigidez, mas com um pouco mais de suavidade que é entregue não só por ela, mas também pela maior distância entre os eixos. Mesmo com

as dimensões muito mais generosas, o novo Tiguan Allspace tem dirigibilidade de Golf. A direção eletromecânica é rápida nas manobras de evasão e dócil na hora de estacionar. Os freios têm bom tato e funcionamento.

O Tiguan mais caro terá mudanças mecânicas, já que o motor será 2.0 com 182 cv e a transmissão, DSG de sete marchas. Terá também mais equipamentos, como assentos de couro, teto panorâmico e tração integral, só que o peso também sobe para 1.914 kg, o que já não o deixa tão bem como parece em um primeiro momento.

No México, o novo Tiguan começa a ser vendido em agosto, mas os preços ainda não foram divulgados. Para efeitos de Brasil, isso não significa muito, pois os preços dos carros no México são os mais baixos do continente americano. A boa notícia então fica só na melhora como produto para quem procurava mais espaço. Os outros terão que se conformar com a saudade daquele rapaz legal, mas algo tímido, porque ele não virá mesmo ao Brasil. **A**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

1,4, dianteira, transversal, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, comando duplo

POTÊNCIA

152 cv entre 5 000 e 6 000 rpm

TORQUE

25,4 kgfm entre 1 500 e 3 500 rpm

CÂMBIO

Automático de dupla embreagem, 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (dianteira) e independente multi-link (traseira)

FREIOS

Discos ventilados (dianteira) e sólidos (traseira)

PNEUS

215/65 R17

DIMENSÕES

Compr. 4,70 m
Largura 1,83 m
Altura 1,65 m
Entre-eixos 2,79 m

TANQUE

58 litros

PORTA-MALAS

230 a 760 litros (VW)

PESO

1.784 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

8 polegadas, sensível ao toque

TESTAMOS

ESPELHO,



ESPELHO MEU

COM DESIGN INSPIRADO NOS IRMÃOS MAIORES, VOLVO XC60 E AUDI Q5 CHEGAM ÀS LOJAS. UM É SUPERIOR EM CONFORTO E MAIS BARATO. O OUTRO TEM MELHOR DESEMPENHO. QUEM LEVA A MELHOR?

 MICHELLE FERREIRA [mfaugusto@edglobo.com.br]





Volvo XC60 Feito sobre estrutura que sustenta o XC90, S90 e V90

Confesso que fazer um comparativo entre SUVs de luxo é difícil e ao mesmo tempo prazeroso. Na mesma semana, testei as tecnologias mais avançadas de um dos segmentos com os clientes mais exigentes do mercado. Do sistema semiautônomo do Volvo XC60 até a suspensão Ultra do Audi Q5, dá para se sentir no futuro a bordo desses utilitários de mais de R\$ 250 mil.

O primeiro impacto ao encontrar os dois SUVs é positivo. As segundas gerações de Audi Q5 e Volvo XC60 ficaram parecidas com os irmãos maiores Q7 e XC90. Vamos combinar: nada mau ter o mesmo visual de carros mais caros e ainda possuir a vantagem de ser compacto. A sensação de dirigir um Q7 é quase a mesma de passar por ruas apertadas com uma picape média.

A nova geração do Audi Q5 chegou às concessionárias em agosto – maior, mais leve, econômica e com sistema 4x4 aprimorado. Em todas as versões, o novo Q5 traz sob o capô um potente 2.0 TFSI a gasolina de 252 cv e 37,7 kgfm de torque, acoplado ao câmbio de dupla embreagem de sete velocidades e tração integral. O câmbio ganhou uma bomba elétrica acionada pela unidade de comando, ou seja, funciona independente do motor e responde melhor. Em nossa pista de testes, o conjunto mecânico fez com que a novidade da montadora alemã chegasse aos 100 km/h em bons 6,3 segundos.

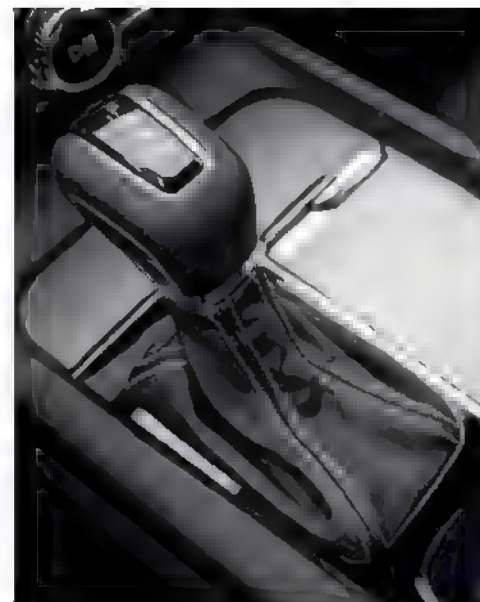
Nas lojas desde setembro, o novo Volvo XC60 ficou 9 cv mais potente e também cresceu. São nove centímetros a mais de entre-eixos (que significa maior espaço para quem vai no banco traseiro), 4 cm a mais no comprimento e 11 cm a mais na largura. O XC60 chega praticamente com as mesmas especificações do conjunto mecânico do Q5: motor 2.0 de 254 cv, 35,6 kgfm, transmissão automática de oito velocidades e tração integral



Volante tem preto brilhante e comandos da tela, do painel de instrumentos e do Pilot Assist



O acabamento do Volvo segue um padrão: couro perfurado na chave, manopla e volante





Audi Q5 Plataforma modular
é a mesma MLB utilizada
pela família A4



Volante de três raios
recebeu detalhes
cromados e mais
funções



Nesse segmento, as
chaves também
merecem atenção –
não são nada simples

em todas as versões. O zero a 100 km/h, porém, foi feito em mais tempo: 7,7 segundos, culpa do peso 206 kg maior. De fato, se a prioridade for desempenho, você se divertirá mais a bordo do novo Q5.

Mas toda alegria tem seu preço. O Q5 é o mais beerrão, apesar de ter ganhado um sistema de suspensão apelidado de Ultra, capaz de desengatar o diferencial traseiro quando não é necessário utilizá-lo. Isso significa que o Audi é um veículo com tração dianteira a maior parte do tempo, o que o deixa mais econômico. Quando abastecido com gasolina, registra 8,1 km/l na cidade e 12,8 km/l na estrada. O XC60, porém, vai melhor: 12,1 km/l no trecho urbano e 12 km/l no rodoviário. As configurações diesel e híbrida, que chegam ao Brasil no segundo semestre do ano que vem, devem agradar ainda mais nesse quesito.

O motor do Audi, que já equipa os novos A4 e A5, é silencioso e tem fôlego de sobra. As respostas ficam ainda melhores quando o propulsor ultrapassa os 1.500 rpm. A direção elétrica é ágil, mas o que mais surpreende é a suspensão, que filtra com excelência as irregularidades do asfalto. Assim como o XC60, tem cinco modos de condução: comfort, efficiency, dynamics, off-road (que diminui a força do motor inicialmente) e individual. O mais divertido é o dynamics, que eleva o giro e deixa a resposta do acelerador ainda mais instantânea. O motorista pode fazer as trocas de marchas por meio da manopla ou das aletas.

Mas não falta fôlego e muito menos prazer ao dirigir o XC60. O volante é pequeno, a direção é calibrada na medida certa e o carro é leve, o que me fez esquecer estar dentro de um SUV de mais de 4,6 metros de comprimento. Por fora, os novos faróis e lanternas são os responsáveis por deixar o Volvo XC60 mais moderno.

O que mais chama atenção? A luz diurna em formato de T e as lanternas que se prolongam na tampa do porta-malas. O interior requintado à la XC90 segue a mesma linha: ganhou a tela vertical sensível ao toque de nove polegadas do irmão. O painel tem detalhes de madeira e os bancos dianteiros oferecem ajustes elétricos e são aquecíveis. Apenas o banco do motorista possui função memória, que minimiza o trabalho de quem compartilha o carro e precisa regular o banco cada vez que vai dirigir. Tem bom espaço para quem vai atrás, mas só viajam quatro pessoas com conforto. O porta-malas tem 505 litros e conta com uma rede para compras na lateral esquerda e botão para fechar automaticamente o compartimento. O SUV da Volvo é daqueles perfeitos para longas viagens, e um de seus pontos fortes contribui para isso: o acabamento refinado.

Cada detalhe do XC60 parece ter sido pensado para ser bonito, luxuoso e funcional. O botão star-stop tem revestimento que lembra uma pedra de diamante, os compartimentos do console central tem tampa (ótimo para não deixar celular e dinheiro à mostra), manopla e volante possuem o mesmo couro perfurado da chave, não há exagero de preto brilhante, que fica perto da tela, da manopla e dos botões do console central. Os bancos são destaque na versão R-Design, que testamos: combinam couro com costura branca e alcântara. Pena essa configuração ser a única a oferecer aletas no volante.



Tela multimídia do Q5 de 8,3 polegadas não é sensível ao toque



Touchpad localizado no console é capaz de identificar letras e números



O painel de instrumentos é 100% digital e tem 12,3 polegadas



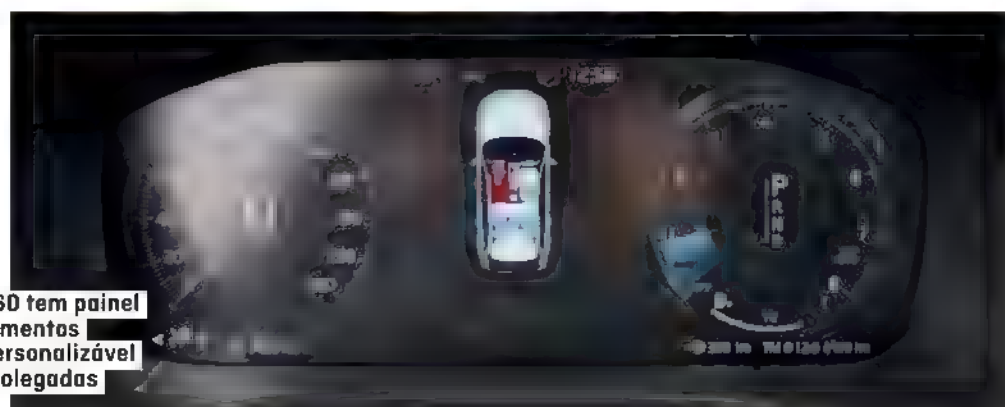
Q5 importado do México tem design inspirado no Q7 e tecnologias vindas de modelos mais caros



Dianteira do X60 ganhou novos faróis em formato de T e uma grade maior

O interior do Q5 é menos glamoroso e mais racional. A cabine é toda preta e, comparado ao Volvo, existe uma certa economia em materiais emborrachados. Há ajustes elétricos para os bancos do motorista e do passageiro, que são de couro de boa qualidade, visto também na manopla. O volante multifuncional de três raios recebeu detalhes cromados e mais botões. Uma das novas funções é variar os layouts do quadro de instrumentos, que é 100% projetado em uma tela 12,3 polegadas. O motorista pode escolher dois pontos de vista – uma versão clássica com velocímetro e conta-giros grandes ou uma com o mapa de navegação maior. O espaço para quem ocupa a segunda fileira é mais do que suficiente com a ajuda dos bancos dianteiros com recuo no molde. O túnel central é gigante, o que faz com que apenas quatro passageiros viagem com conforto. O banco traseiro é tripartido e, dependendo da posição do assento, o compartimento de bagagem varia de 550 a 610 litros, dez litros a mais que na geração anterior. Com o banco traseiro rebatido, o volume aumenta para 1.550 litros. No Volvo, são 1.432 litros no total.

Dentro da cabine, tecnologia também não é a maior qualidade do Q5. A tela multimídia de 8,3 polegadas não é sensível ao toque – é necessário usar o seletor ou os comandos localizados no painel central para manusear. Outra forma de “conversar” com a central multimídia é por uma área localizada no console capaz de identificar letras e números. A espécie de mesa digitalizadora só está lá para ser mostrada ao vizinho, é pouco prática no dia a dia. Imagine-se tendo de dirigir e ao



Novo XC60 tem painel de instrumentos digital personalizável de 12,3 polegadas



Volvo ganhou a tela vertical sensível ao toque de 9 polegadas do irmão XC90

mesmo tempo escrever o endereço para o GPS – melhor usar o comando de voz, por exemplo. Falando em telas, o ar-condicionado também possui uma. São nove botões, sem contar os dois seletores de temperatura. O sistema digital consegue até controlar o clima no banco de trás. Aliás, o Q5 é o único a ter ar-condicionado com ajuste independente para a segunda fileira, o XC60 tem apenas saídas do ar para o banco traseiro.

Já o XC60 merece um tutorial antes de sair dirigindo. O utilitário de segunda geração disponibiliza como itens de série câmera 360°, sensor de mudança de faixa, sistemas de proteção contra impactos laterais e alerta de colisão fron-

tal. As versões Inscription e R-Design acrescentam alerta de colisão traseira, monitoramento de ponto cego e controle de cruzeiro adaptativo (ACC) com assistente de direção semiautônoma (Pilot Assist), que opera até 130 km/h. O Pilot Assist é um sistema que possui câmeras e radares e é capaz de seguir o carro da frente e as faixas da pista – o carro controla o acelerador, o freio e até a direção. Não é necessário nem se preocupar com o limite de velocidade, já que também consegue ler a maioria das placas. Só falha quando a sinalização brasileira foge do padrão. Para ter um sistema semelhante no Audi Q5, será necessário comprar um pacote que vai mexer com o seu bolso. **A**



VOLVO
XC60 R-Design
R\$ 269.950



AUDI
Q5 Ambition
R\$ 292.990



ITENS

AIRBAGS LATERAIS
AR-CONDICIONADO
AR DUAS ZONAS
ASS. DE RAMPA
BANCOS DE COURO
CÂMERA DE RÉ
CENTRAL MULTIMÍDIA
CHAVE PRESENCIAL
COMANDOS NO VOLANTE
COMP. DE BORDO
CONTROLE DE TRACÇÃO
FAROL NEBLINA
FAROL XENÔNIO
GPS
ISOFIX
RODA DE LIGA
SENSOR DE RÉ
TETO SOLAR
TRIO ELÉTRICO

ND

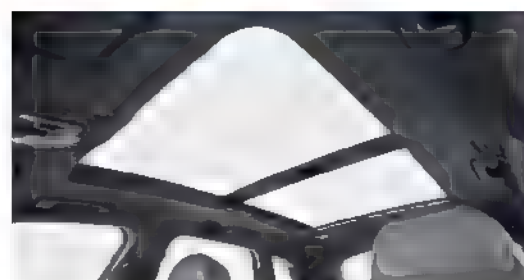
S Série O Opcional ND Não disponível A Acessório

PACOTE OSTENTAÇÃO

Como já era esperado, não faltam itens "básicos" nos mais novos SUVs de luxo. Volvo XC60 e Audi Q5 oferecem airbags de cortina e teto solar panorâmico de série. O modelo da Audi é o único a ter ar de três zonas. Em ambos os utilitários, sentimos falta de head-up display, que projeta informações no para-brisa. Você pode até achar que o Audi Q5 não tem simples faróis de neblina, mas eles foram incorporados ao farol principal. Ufa! No Audi, as funções semiautônomas estão em um pacote de R\$ 12.600.



Faróis dos SUVs são 100% led com função que adapta a luz alta para evitar o ofuscamento dos carros que vêm em sentido contrário



Tanto o Q5 quanto o XC60 contam com teto solar panorâmico de série

1º

2º

VOLVO
XC60 R-DesignAUDI
Q5 AmbitionVOLVO
XC60AUDI
Q5

SEU BOLSO

PREÇO SUGERIDO	R\$ 269.990	R\$ 292.990
PACOTE DE PEÇAS*	R\$ 19.616	R\$ 20.526
REVISÕES ATÉ 30 MIL KM	R\$ 3.747	R\$ 4.280
SEGURO**	R\$ 7.172	R\$ 8.060
DESVALORIZAÇÃO 1º ANO	-	-
GARANTIA	2 anos	2 anos
TAXA DE FINANCIAMENTO	1.12%	1.19%
VALOR DA PARCELA***	R\$ 4.807	R\$ 5.433
CONSUMO CIDADE/ESTRADA****	12,1/12 km/l	8,1/12,8 km/l



O Audi Q5 é o mais caro de manter, seja no posto, nas parcelas ou nas revisões



TESTE

ACELERAÇÃO

0-100 km/h [s]	7,7	6,3
0-400 m [s]	15,4	14,5
0-1.000 m [s]	28,2	26,7
Velocidade a 1.000 m [km/h]	186,8	197,5
Veloc. real a 100 km/h	100	99



O Audi Q5 realizou 0 a 100 km/h em 6,3 s o menos do que o XC60

RETOMADA DE VELOCIDADE

40-80 km/h (3ª m./Drive)	3,3	3
60-100 km/h (4ª m./D)	4	3,5
80-120 km/h (5ª m./D)	5	4,3

FRENAGEM (ABS)

100 - 0 km/h (m)	39,3	37,3
80 - 0 km/h (m)	25	23,6
60 - 0 km/h (m)	14	13,2



DADOS DA MONTADORA

MOTOR	Dianteiro, transversal, 4 cil. em linha, 16V, turbo, comando duplo, injeção direta de gasolina	Dianteiro, longitudinal, 4 cil. em linha, 16V, comando duplo, injeção direta de gasolina
CILINDRADA	1 969 cm³	1 984 cm³
POTÊNCIA	254 cv a 5.500 rpm	252 cv a 6 000 rpm
TORQUE	35,6 kgfm a 4 800 rpm	37,7 kgfm a 4.500 rpm
VELOCIDADE MÁXIMA	220 Km/h	237 Km/h
CÂMBIO	Automático de 8 marchas	Dupla embreagem de sete marchas
DIREÇÃO	Elétrica	Elétrica
SUSPENSÃO	Braços sobrepostos na dianteira e multilink na traseira	Integral multilink
FREIOS	Discos ventilados na frente e atrás	Discos ventilados na frente e atrás
PNEUS	255/40 R21	255/45 R20
TRAÇÃO	Integral	Integral
CARROCERIA	SUV, 4 portas, 5 lugares	SUV, 4 portas, 5 lugares
COMPRIMENTO	4,68 m	4,66 m
LARGURA	1,90 m	1,89 m
ALTURA	1,65 m	1,65 m
ENTRE-EIXOS	2,86 m	2,81 m
TANQUE	71 litros	70 litros
PESO	1 926 kg	1 720 kg
PORTA-MALAS (FABRICANTE)	505 litros	550 litros



NOTAS

CONFORTO

Acabamento	9,5	8,0
Espaço interno	7,0	7,5
Porta-malas	8,0	8,0
Ergonomia	9,0	8,5
Equipamentos de série	9,0	8,0
Equip. de segurança	9,5	8,5
Subtotal	52	48,5

DINÂMICA

Motor	9	9,5
Frenagem	8,5	9
Suspensão	9	9,5
Desempenho	8,5	9,5
Consumo	8	7,5
Câmbio	9	8
Sensação ao volante	9,5	8,5
Subtotal	61,5	61,5

MERCADO

Preço	7,5	6,5
Desvalorização	0	0
Garantia	6,0	6,0
Seguro	8,0	7,0
Revisões	8,0	7,5
Preço das peças	7,0	7,0
Atualidade	10,0	8,5
Subtotal	46,5	42,5

TOTAL

160 152,5



VENCEDOR

VOLVO
XC60

Enquanto a Audi prioriza desempenho, a Volvo fica com conforto, luxo, segurança e funções semiautônomas – tudo isso por um preço “mais em conta”. Os consumidores também têm preferido essa receita: nos sete primeiros meses do ano, o XC60 ficou atrás apenas do Discovery Sport, com 1.269 unidades emplacadas. No mesmo período, o Q5 vendeu apenas 60 unidades. Resta saber se as mudanças irão afetar esse ranking.



VOLKSWAGEN

up! Pepper TSI/R\$ 57.900*

INSPIRADO NO FOX PEPPER, O NOVO UP! TOPO DE LINHA É BEM EQUIPADO E CONTINUA BOM DE DIRIGIR, MAS COBRA UM PREÇO ALTO E NÃO OFERECE ESP

Quem te viu, quem te vê, hein up! TSI? No lançamento, tinha aquele discurso todo racional, com cinco estrelas de segurança, carroceria compacta, economia de combustível... Agora, o sobrenome "Pepper" – e a fantasia esportiva – são as novas apostas para vender (e cobrar) mais. O ex-topo high up! sai de cena e, no lugar, chega a novidade por R\$ 57.900.

Na dinâmica, tudo é quase igual às demais versões. O volante emprestado do Golf "abraça" os polegares e convida a buscar tangentes nas curvas. Mas segure a emoção: apesar da regulação de altura da direção, não há ajustes de profundidade e, mesmo na posição mais baixa, o banco do motorista fica longe do assoalho.

Na verdade, o 1.0 TSI, um pequeno milagre turbinado de três cilindros, faz esquecer qualquer detalhe negativo. Afinal, são até 105 cv capazes de chegar aos 100 km/h em 9,3 s, de acordo com a marca. É um número (muito)

respeitável que não prejudica o consumo, com médias de 9,6 km/l na cidade e 11,1 km/l na estrada, segundo o Inmetro.

Se as empresas amolecem a suspensão para vencer a burraqueira daqui, a VW não cedeu tão fácil. No up!, o ajuste firme faz a alegria de quem prefere acelerar a prevenir hérnias de disco. Já o câmbio de cinco marchas com engates curtos e precisos é quase um pecado capital.

Para convencer quem ainda torce o nariz, os alemães rechearam o pequenino ao máximo. Acendimento automático dos faróis e sensor de chuva? Ele tem! Bancos que imitam couro, ar-condicionado, rodas aro 15 diamantadas e até sensor de ré o up! Pepper também traz. Aliás, agora, o revestimento interno é todo escurecido.

O desempenho é incrível, o dono quase não visita o posto de combustível, a lista de itens é recheada e há teto pintado de preto e detalhes vermelhos. Vale a compra? Sim. Como topo de linha, a versão Pepper é completa e cobra caro por isso. Se a grana está curta, vá de move up! TSI – ou torça pelo retorno da edição Connect. **A**

Motor 1.0 TSI é rápido e econômico, o visual ficou mais atraente e, agora, há novos itens dignos de modelos mais caros

Detalhes como os vidros com manivelas nas portas traseiras e a falta do ESP entregam a origem humilde do modelo

GABRIEL AGUIAR
(gagu'ar@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTOR
Dianteiro, transversa, 3 cil em linha, 1,0, 12V, comando duplo variável turbo, injeção direta, flex

POTÊNCIA
105/101 cv a 5 000 rpm

TORQUE
16,8 kgfm a 1.500 rpm

CÂMBIO
Manual de 5 marchas tração dianteira

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Indep McPherson (diant) e eixo de torção (tras)

FREIOS
Discos ventilados (d ant) e tambores (tras)

PNEUS
185/60 R15

DIMENSÕES
Compr. 3,69 m
Largura 1,64 m
Altura 1,50 m
Entre-eixos 2,42 m

TANQUE
50 litros

PORTA-MALAS
285/262 litros (fabricante/AE)

PESO
1.003 kg

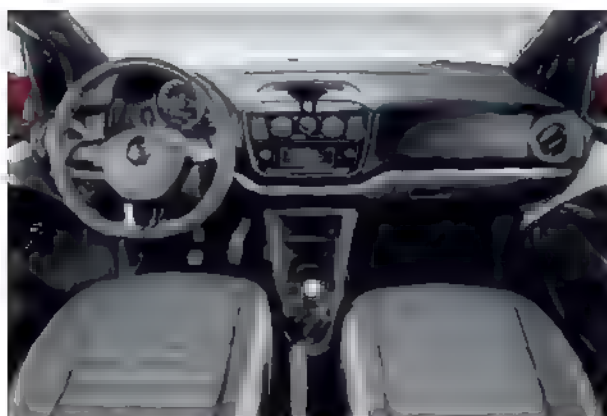
CENTRAL MULTIMÍDIA
Opcional (R\$ 1.720)

GARANTIA
3 anos

CESTA DE PEÇAS**
R\$ 3.485

SEGURO***
R\$ 2.052

REVISÕES
10 mil km R\$ 276
20 mil km R\$ 613
30 mil km R\$ 486



Único opcional é a central Composition Phone da foto (à esq.)



GUIA DE AUTOMÁTICOS ATÉ R\$ 70 MIL

NÃO AGUENTA MAIS TROCAR DE
MARCHA NO TRÂNSITO? REUNIMOS
AGUI 22 OPÇÕES DE MODELOS QUE
PODEM TORNAR A SUA VIDA MAIS FÁCIL.

TEREZA CONSIGLIO (ttrigo1@edglobo.com.br)  FABIO ARG

Quantas vezes por dia você usa o pedal da embreagem para trocar de marcha no trânsito? Se você mora em grandes metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Porto Alegre ou Brasília, e encara mais de uma hora por dia ao volante de um carro com câmbio manual, a resposta é: mais de 300 vezes. E, está explicado por que a vendas de automóveis automáticos crescem a cada ano. Segundo a consultoria Jato Dynamics, 42% dos automóveis vendidos no primeiro semestre de 2017 traziam algum tipo de câmbio automático (entre eles automatizados e CVT). Em 2016, a participação desses modelos no mercado brasileiro era de 39,1% e no ano anterior, de 33,1%. Se você deseja engrossar esses números, nós podemos ajudar! Avaliamos 22 modelos para você escolher um carro que dê uma folguinha para o seu pé esquerdo.



FIAT MOBI

DRIVE GSR
R\$ 45.450

MOTOR 1.0 flex de 77 cv e 10,9 kgfm
CÂMBIO AT5
CONSUMO 10,4 km/l (urb.) e 14,3 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 15,1 s
RETOMADA 60-100 KM 8,8 s
PORTA-MALAS 235 litros
DESVALORIZAÇÃO N/D
REVISÕES R\$ 1.044
SEGURO R\$ 3.285

É o mais barato do mercado a dispensar o pedal da embreagem. Com cinco marchas, o câmbio automatizado GSR é acionado por meio de botões e está disponível apenas para versão topo de linha, a única equipada com o novo 1.0 de três cilindros. Pena que o desempenho afiado do manual não se repita. A caixa deve agilidade e precisão em retomadas bruscas de velocidade e ladeiras. Para resolver isso, você pode lançar mão das borboletas atrás do volante para trocas sequenciais, mas isso não ameniza os pequenos solavancos que ainda existem, apesar das melhorias feitas pela Fiat. Os números de consumo são bons e o custo de manutenção é baixo, porém, quem busca suavidade para o trânsito do dia a dia vai penar.

EQUIPAMENTOS Direção elétrica com função city (que a deixa mais leve para manobras), ar-condicionado, computador de bordo, rodas de 14 polegadas, volante com regulagem de altura e borboletas para trocas de marcha. Para adicionar alarme, farol de neblina, sensor de estacionamento, rodas de liga leve, retrovisores elétricos e até ajuste de altura para o banco do motorista é preciso optar por um kit adicional de R\$ 3.800. Já o pacote do rádio integrado com conectividade Bluetooth e volante multifuncional sai por R\$ 1.404. Mas o isofix não é item de série nem opcional.

VW UP!

MOVE R\$ 51.190



O up! acaba de ser retocado, e nessa reforma apenas uma de suas versões passou a ser oferecida com câmbio automatizado I-Motion, cuja aplicação é restrita ao motor 1.0 três cilindros aspirado. Mesmo sem o turbo, ânimo e agilidade não faltam ao hatch, que conta com direção elétrica afiada e ergonomia correta. A caixa robotizada não é ruim, mas não oferece desempenho fraco em comparação ao acertadíssimo manual.

MOTOR 1.0 (F)/ 82 cv e 10,4 kgfm
CÂMBIO AT5
CONSUMO 7,2 km/l (urb.) e 14,4 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 17,7 s
RETOMADA 60-100 KM 9,8 s
PORTA-MALAS 285 litros
DESVALORIZAÇÃO 17,8%
REVISÕES R\$ 1.273
SEGURO R\$ 2.916



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado, computador de bordo, trio elétrico, chave-canivete com controle remoto, alarme, sensor de estacionamento, volante e banco com ajuste de altura, faróis de neblina, Isofix, rodas de liga leve de 14 polegadas, sistema de som com CD player, Bluetooth e entrada USB, suporte para celular e volante multifuncional revestido de couro.

TOYOTA ETIOS

X, XS, CROSS e XLS DE R\$ 51.610 A R\$ 65.990



Herdar o câmbio automático de quatro marchas antigo do Corolla foi uma boa. A caixa não é das mais modernas, mas oferece trocas suaves e conforto de rodagem, mesmo associada com o motor 1.3. A versão S tem preço convidativo, mas o interior é simples demais. Para ter um carro recheado, opte por configurações mais completas e de motor mais potente, que vai melhor na estrada.

MOTOR 1.3 (F)/ 98 cv e 13,1 kgfm/
1.5 (F)/ 107 cv e 14,7 kgfm
CÂMBIO A4 **CONSUMO** 7,7 km/l (urb.) e 10,7 km/l (rod.) / 7,7 km/l (urb.) e 11,8 km/l (rod.) **ACELERAÇÃO 0-100 KM/H** 13,2 / 11,2 s **RETOMADA 60-100 KM** 7,4 / 6,3 s
PORTA-MALAS 270 litros
DESVALORIZAÇÃO 13,8%
REVISÕES R\$ 1.127
SEGURO R\$ R\$ 2.157



EQUIPAMENTOS A versão S traz direção elétrica, computador de bordo, trio elétrico, isofix e ajuste de altura do banco do motorista. Mas não tem sistema de som e nem alarme, vendidos como acessórios. Já a mais completa XLS adiciona volante multifuncional, lanterna traseira, rodas de liga leve, controlador de velocidade, sensor de estacionamento e kit multimídia com rádio, TV digital, DVD e GPS.

KIA PICANTO

VERSÃO ÚNICA
R\$ 51.990

MOTOR 1.0 (F)/ 80 cv e 10 kgfm
CÂMBIO A4
CONSUMO 8,4 km/l (urb.) e 12 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 16,2 s
RETOMADA 60-100 KM 7,7 s
PORTA-MALAS 292 litros
DESVALORIZAÇÃO 7,8%
REVISÕES R\$ 1.114
SEGURO R\$ 2.849

O subcompacto está entre os carros automáticos (não automatizados) mais acessíveis do mercado. O desempenho com o motor 1.0 três cilindros é bem honesto, apesar de ser necessário pisar fundo para o carro embalar. Bem equipadinho e bom de guiar, o problema é que, por ser importado, não é muito fácil achá-lo nas lojas. No momento, as revendas possuem poucas unidades para pronta entrega do modelo 2016/2017.



EQUIPAMENTOS Pelo tamanho e faixa de preço, a lista de itens de série do Picanto é interessante.

Possui direção elétrica, ar-condicionado, trio elétrico, rádio CD/MP3 player com entrada auxiliar e USB, banco do motorista com regulagem de altura, volante com controles do som e rodas de liga leve de 14 polegadas,



VW GOL

COMFORTLINE R\$54.290

MOTOR 1.6 (F)/104 cv e 15,6 kgfm
CÂMBIO AT5
CONSUMO N/D
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H N/D
RETOMADA 60-100 KM N/D
PORTA-MALAS 285 litros
DESVALORIZAÇÃO 11,5%
REVISÕES R\$ 1.311
SEGURO R\$ 3.170

Agora relegado a carro de entrada da Volkswagen no país, possui uma única versão com o câmbio automatizado I-Motion, a intermediária Comfortline, que vem menos completa que o Move up! Na linha, há apenas o antigo motor 1.6, que até oferece desempenho satisfatório ao hatch. A transmissão robotizada, no entanto, não é boa opção para tirar proveito do quatro cilindros, que trabalha mais bem combinado à caixa manual de cinco marchas da marca.



EQUIPAMENTOS Com a renovação do up!, o Gol se tornou o carro de entrada da Volkswagen. Tem os equipamentos básicos: direção hidráulica, computador de bordo, ar-condicionado, chave-canivete, faróis de neblina, sistema multimídia com tela sensível ao toque de 5 polegadas com sistema de som, entrada USB e Bluetooth. O suporte para celular também está no pacote.



FIAT UNO

WAY e SPORTING DE R\$ 54.430 A R\$ 56.410

MOTOR 1.3 (F)/ 109 cv e 14,2 kgfm
CÂMBIO AT5
CONSUMO 8,2 km/l (urb.) e 12,8 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 11,7 s
RETOMADA 60-100 KM 6,5 s
PORTA-MALAS 290 litros
DESVALORIZAÇÃO 12,89%
REVISÕES R\$ 1.152
SEGURO R\$ 3.008

Como no Mobi, o câmbio robotizado do Uno é acionado por botões, uma solução elegante e que economiza espaço. A diferença é que aqui o motor é o 1.3 8V, uma relação mais bem-sucedida graças à potência e torque extras. Pequenos trancos ainda acompanham as trocas, mas as respostas do carro são mais leves, especialmente no modo Sport. O assistente de partida em rampa dá aquela forcinha na hora das saídas em ladeiras, justamente quando a caixa se mostra mais indecisa, reduzindo quando não há necessidade.



EQUIPAMENTOS Direção elétrica com função city, ar-condicionado, computador de bordo, chave-canivete com telecomando, controles eletônico de tração e estabilidade, assistente de partida em rampa, sistema start-stop e borboletas atrás do volante. Mas rádio integrado, retrovisores elétricos, rodas de liga leve e sensor de estacionamento são vendidos em um kit à parte que custa R\$ 4.460.



TOYOTA ETIOS SEDAN

X, XS, XLS e PLATINUM R\$ 55.370 A R\$ 68.590

MOTOR 1.5 (F)/107 cv e 14,7 kgfm
CÂMBIO A4
CONSUMO 7,5 km/l (urb.) e 11,6 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 11,8 s

RETOMADA 60-100 KM 6,4 s
PORTA-MALAS 562 litros
DESV valorização 14,5%
REVISÕES R\$ 1.127
SEGURO R\$ 2.419

O sedã pode não ser o mais vendido da categoria, mas cresceu em vendas no último ano graças ao câmbio automático, que passou a oferecer uma dose adicional de conforto ao modelo já espaçoso e de porta-malas generoso. É agradável de dirigir e mostra bom fôlego para dar umas esticadas na estrada. O acabamento simples e o reduzido pacote de equipamentos das versões mais básicas são os pontos negativos.



EQUIPAMENTOS A versão de entrada tem basicamente direção elétrica, trio elétrico, isofix e ajuste de altura do banco do motorista. Para ter um carro com mais itens de comodidade, é melhor optar pela versão intermediária XS, que possui alarme, controlador de velocidade e sistema de som com CD player e conectividade Bluetooth.



CHEVROLET ONIX

LT, LTZ e ACTIV R\$ 56.790 A R\$ 65.250

MOTOR 1.4 (F)/ 106 cv e 13,8 kgfm
CÂMBIO A6
CONSUMO 7,7 km/l (urb.) e 11,7 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 12,8 s

RETOMADA 60-100 KM 7,3 s
PORTA-MALAS 280 litros
DESV valorização 11,7%
REVISÕES R\$ 1.227
SEGURO R\$ 2.593

Mesmo com um câmbio moderninho, o Onix não é o mais rápido e nem o mais econômico do segmento, embora agrade pelo conjunto: é gostoso de guiar, tem espaço interno respeitável, acabamento correto e bom nível de equipamentos. Com trocas suaves, a caixa trabalha bem em conjunto com o motor 1.4 flex, mesmo tirando um pouco a agilidade do carro. O botão na alavanca do câmbio para as trocas manuais não é nada prático e, por isso, dispensável.



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado, sensor de estacionamento traseiro, vidros e travas elétricas, alarme, banco do motorista com regulagem de altura e com o sistema multimídia Mylink, que tem uma interface amigável e bom funcionamento. Mas só a versão LTZ tem faróis e lanternas de neblina, retrovisores elétricos, rodas de 15 polegadas e o computador de bordo, que, vamos combinar, poderia estar em todas as versões.

VW FOX

COMFORTLINE, HIGHLINE e PEPPER
DE R\$ 57.390 A 64.490

MOTOR 1.6 (F)/104 cv e 15,6 kgfm e 1.6 (F)/120 cv e 16,8 kgfm
CÂMBIO AT5
CONSUMO 8,3 km/l (urb.) e 11,7 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 10,7 s
RETOMADA 60-100 KM 5,3 s
PORTA-MALAS 279 litros
DESV valorização 18,4%

Deixe de lado as versões com o veterano motor 1.6 8V, mesmo porque o câmbio automatizado I-Motion trabalha melhor em conjunto com o novo 1.6 16V, presente nas versões Highline e Pepper. Mesmo assim, falta suavidade e precisão nas trocas, o que, em termos de desempenho, não extrai todo o potencial do quatro cilindros. Para quem deseja levar o Fox para casa, melhor optar pelo excelente câmbio manual de seis marchas. O mesmo vale para o CrossFox.



EQUIPAMENTOS O controle de tração é item de série na Fox Highline, que ainda tem direção elétrica, ar-condicionado, computador de bordo, trio elétrico, banco com ajuste de altura, chave-cani-vete com alarme, faróis e lanterna de neblina, rodas de liga leve, senso-res de estacionamento, volante multifuncional e central multimídia com tela de 5 polegadas sensível ao toque cheia de funções, mas sem GPS.



HYUNDAI HB20

**COMFORT PLUS e PREMIUM
DE R\$ 56.990 A R\$ 60.990**

MOTOR 1.6 (F)/128 cv e 16,5 kgfm

CÂMBIO A6

CONSUMO 6,8 km/l (urb.) e 12,4 km/l (rod.)

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 10,4 s

RETOMADA 60-100 KM 6,6 s

PORTA-MALAS 300 litros

DESVALORIZAÇÃO 13,1%

REVISÕES R\$ 1.261

SEGURO R\$ 3.484

Depois da aposentadoria do antigo automático de quatro marchas, esperávamos que o hatch ficasse mais econômico na cidade, mas na estrada, graças à sexta marcha, alcança boas médias de consumo. Por outro lado, a grande vantagem do hatch é ser ligeirinho. Resultado do feliz casamento entre o seu motor 1.6 e o câmbio automático competente, um dos mais suaves do segmento. Com trocas rápidas e praticamente imperceptíveis, a caixa não vacila nas saídas de semáforos, acelerações ou retomadas. Só fica devendo borboletas na volante. O nível de acabamento é bom, assim como o recheio. Mas a versão aventureira HB20X ainda é a única equipada com direção elétrica.



EQUIPAMENTOS Direção hidráulica, ar-condicionado, trio elétrico, chave-canivete, computador de bordo, rádio integrado com Bluetooth, volante multifuncional, isofix, alarme, bancos do motorista com ajuste de altura. Por mais R\$ 1.600, você leva a central multimídia Blue Nav, com tela sensível ao toque de 7 polegadas. No HB20 Premium, há ainda airbag lateral, ar-condicionado digital, sensor de estacionamento traseiro e crepuscular, volante com ajuste de altura e de profundidade e rodas de liga leve.

NISSAN MARCH

SV e SL DE R\$ 56.990 A R\$ 60.990



Acredite ou não, ele está entre os compactos com melhor desempenho neste guia, e sem comprometer o consumo. Mérito do câmbio CVT, que pode ficar mais leve com a função overdrive desativada. Na geral, o hatch é gostoso de guiar e bem servido de equipamentos, mas o acabamento poderia ser de melhor qualidade. A impressão é de estar a bordo de um carro defasado.

MOTOR 1.6 (F)/111 cv e 15,1 kgfm

CÂMBIO CVT

CONSUMO 8,1 km/l (urb.) e 12,4 km/l (rod.)

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 10,1 s

RETOMADA 60-100 KM 5,8 s

PORTA-MALAS 265 litros

DESVALORIZAÇÃO 16,4%

REVISÕES R\$ 1.311

SEGURO R\$ 2.981



EQUIPAMENTOS O March tem um bom pacote de itens de série. Desde a versão mais básica, conta com direção elétrica, ar-condicionado, trio elétrico, computador de bordo, rodas de liga leve de 15 polegadas, rádio integrado com CD player, volante multifuncional e faróis de neblina. Quem quiser incrementar o pacote pode pagar R\$ 4 mil pela configuração mais cara e ganhar central multimídia de 6,2 polegadas, câmera de ré, ar digital e rodas de liga leve de 16 polegadas.

VW VOYAGE

COMFORTLINE e HIGHLINE R\$ 57.493 A R\$ 70.045



Assim como up! e Fox, a Voyage também oferece a caixa robotizada I-Motion que, apesar das melhorias, não traz a mesma performance dos rivais com câmbio automático. Mesmo sem receber o motor 1.6 de 120 cv, o sedã veterano da Volkswagen tem ânimo nas acelerações e bom ajuste de suspensão. Mas sua cabine, mesmo na versão mais completa, poderia ser mais caprichada.

MOTOR 1.6 (F)/104 cv e 15,6 kgfm

CÂMBIO AT5

CONSUMO 8,4 km/l (urb.) e 11,3 km/l (rod.)

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 11,3 s

RETOMADA 60-100 KM 6 s

PORTA-MALAS 480 litros

DESVALORIZAÇÃO 11,2%

REVISÕES R\$ 1.311

SEGURO R\$ 4.702



EQUIPAMENTOS Direção hidráulica, computador de bordo, ar-condicionado, chave canivete, faróis de neblina, sistema infotainment Media Plus com Bluetooth, MP3 e entradas USB, SD-card e AUX-IN, suporte para celular. Mas alarme com comando remoto, sensor estacionamento, rodas de liga leve, volante multifuncional com borboletas e o sistema infotainment Composition Touch com MirrorLink só na Highline.



CITROËN C3

ATTRACTION, TENDENCE e EXCLUSIVE
DE R\$ 58.540 A R\$ 65.490

MOTOR 1.6 (F) de 118 cv e 16,1 kgfm	RETOMADA 60-100 KM 6,8 s
CÂMBIO A6	PORTA-MALAS 300 litros
CONSUMO 7,1 km/l (rod.) e 11,2 km/l (urb.)	DESVALORIZAÇÃO 19,3%
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 12,1 s	REVISÕES R\$ 1.095
	SEGURO R\$ 2.979

O hatch não será renovado tão cedo, mas ao menos passou a contar com um câmbio mais moderno na linha 2018. Agora com seis marchas, a nova caixa Aisin garantiu melhorias no consumo rodoviário. Ela trabalha de forma suave, mas poderia ser mais rápida para garantir números de desempenho melhores. Ainda assim, o C3 não decepciona em quesitos como conforto e equipamentos. Outro ponto positivo é a manutenção barata, embora a alta desvalorização pese contra ele.

EQUIPAMENTOS O C3 oferece um conteúdo generoso. Há diferenciais como ar-condicionado digital, além da direção elétrica, trio elétrico, computador de bordo, faróis de neblina, luzes diurnas de led e central multimídia sensível ao toque com tela de 7 polegadas, rodas de 15". Já sensor de chuva, controlador de velocidade, para-brisa Zenith e rodas de liga leve de 16" só estão disponíveis na versão mais completa.



FIAT ARGO

GSE, PRECISION e HGE
R\$ 58.900 A R\$ 70.700

MOTOR 1.3 (F) / 109 cv e 14,2 kgfm e 1.8 (F) / 139 cv e 19,3 kgfm	RETOMADA 60-100 KM 7,2 s/5,9 s
CÂMBIO AT5 e A6	PORTA-MALAS 480 litros
CONSUMO 8,2 km/l (urb.) e 12,3 km/l (rod.)	DESVALORIZAÇÃO -11,2%
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 12,4 s/10,7 s	REVISÕES R\$ 1.311
	SEGURO R\$ 1.893

Com uma ampla gama de versões, o Argo possui duas opções de câmbio para quem quer dar descanso ao pé esquerdo. A mais em conta é a robotizada GSR combinada ao motor 1.3, que repete o comportamento do compacto Uno, isto é, não extrai tudo do motor. Já para as configurações equipadas com o motor 1.8 E.torq e câmbio automático de seis marchas – o mesmo do Jeep Renegade – a história é outra. O desempenho é mais equilibrado, o conforto de rodagem, maior. Assim como o prazer ao volante.

EQUIPAMENTOS Os controles de tração e estabilidade são diferenciais. O Argo sai de fábrica com direção elétrica, ar-condicionado, trio elétrico, chave-canivete com controle remoto, computador de bordo, borboletas atrás do volante, assistente de partida em rampa, controlador de velocidade, sistema de monitoramento da pressão dos pneus, volante multifuncional, central multimídia Uconnect com tela de 7" sensível ao toque.

HYUNDAI HB20S

COMFORT e PREMIUM
DE R\$ 61.315 A R\$ 69.265

MOTOR 1.6 (F) de 128 cv e 16,5 kgfm
CÂMBIO A6
CONSUMO 7 km/l (urb.) e 11,8 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 10,8 s
RETOMADA 60-100 KM 6,2 s
PORTA-MALAS 450 litros
DESVALORIZAÇÃO 12,4%
REVISÕES R\$ 1.261
SEGURO R\$ 4.005

Como no hatch HB20, o acabamento caprichado e o conjunto mecânico afiado são os principais atributos do sedã, que oferece melhor desempenho e prazer ao volante que seus concorrentes. O espaço interno, no entanto, não é tão amplo quanto de Toyota Etios e Nissan Versa. O custo das manutenções não costuma ser um problema, mas o seguro encareceu no último ano e o consumo é alto para o segmento.



EQUIPAMENTOS Direção hidráulica, ar-condicionado, trio elétrico, chave-canivete, alarme, computador de bordo, isofix, banco do motorista com ajuste de altura e rádio integrado com conectividade rádio Bluetooth. Por mais R\$ 1.600, você pode adicionar a central Blue Nav, com tela sensível ao toque de sete polegadas, mas bancos revestidos de couro vem de série só na configuração Premium equipada com o kit multimídia.

NISSAN VERSA

SV, SL e UNIQUE
DE R\$ 60.990 A R\$ 68.840

MOTOR 1.6(F)/ 111 cv e 15,1 kgfm
CÂMBIO CVT
CONSUMO 7,9 km/l (urb.) e 13,8 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 11,5 s
RETOMADA 60-100 KM 6,7 s
PORTA-MALAS 460 litros
DESVALORIZAÇÃO 17,3%
REVISÕES R\$ 1.227
SEGURO R\$ 2.647

O design pode não agradar a maioria, mas o Versa é uma boa opção de compra para quem busca conforto, bom nível de equipamentos e espaço de sobra para levar a família no banco de trás. O desempenho do câmbio CVT impressiona, especialmente nas retomadas de velocidade. Mesmo carregado, a sedã anda bem. Por outro lado, o isolamento acústico poderia ser melhor, a despeito das mudanças, assim como o acabamento interno.



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado, computador de bordo, vidros elétricos, rodas de liga leve, rádio integrado com Bluetooth, volante multifuncional, banco traseiro rebatível. A versão SL adiciona bancos parcialmente de couro, rodas de liga leve de 16 polegadas, central multimídia com GPS e câmera de ré. A versão Unique tem alguns diferenciais no visual como a ponteira cromada do escapamento, frisos laterais e aerofólio na cor do veículo.

CHEVROLET PRISMA

LT e LTZ
R\$ 61.150 A R\$ 67.050

MOTOR 1.4(F)/106 cv e 13,8 kgfm
CÂMBIO A6
CONSUMO N/D
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 11,3 s
RETOMADA 60-100 KM 7 s
PORTA-MALAS 500 litros
DESVALORIZAÇÃO 12,8%
REVISÕES R\$ 1.276
SEGURO R\$ 3.310

Acabamento bem cuidado, espaço interno honesto e um bom porta-malas fazem do Prisma sucesso de vendas. O motor 1.4 fica justinho quando o carro está carregado e o peso extra exige que o câmbio automático de seis marchas trabalhe mais para fazer força. Mesmo assim, o conforto não é prejudicado. O custo da manutenção está na média, mas o seguro do carro não sai barato.



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado, sensor de estacionamento traseiro, vidros e travas elétricas, alarme, banco do motorista com regulagem de altura, sistema multimídia Mylink com tela sensível ao toque de 7 polegadas, volante multifuncional. A versão LTZ adiciona faróis e lanternas de neblina, retrovisores elétricos, rodas de 15", computador de bordo, controlador de velocidade e câmera de ré.

HONDA FIT

DX e LX
DE R\$ 63.200 A R\$ 67.600

MOTOR 1.5 (F) de 116 cv e 15,3 kgfm
CÂMBIO CVT
CONSUMO 9,6 km/l (urb.) e 12,8 km/l (rod.)
ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 10,8 s
RETOMADA 60-100 KM 6,2 s
PORTA-MALAS 450 litros
DESVALORIZAÇÃO 9,4%
REVISÕES R\$ 1.157
SEGURO R\$ 2.748

Bem aceito na hora de revender, o Fit é um dos automáticos mais buscados. A combinação do motor 1.5 com o câmbio CVT é das mais felizes: oferece desempenho e conforto na medida certa, sem prejudicar o consumo. A dirigibilidade e o amplo espaço interno são pontos positivos. Mas o acabamento é muito simples nas versões até R\$ 70 mil. O pacote também é bem mirrado, mas isso pode mudar até o fim do ano com a reestilização.



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado, rádio integrado com Bluetooth, vidros e travas elétricas e retrovisores elétricos, bancos com ajuste de altura, chave-canivete com abertura e fechamento das portas. Na versão intermediária DX, adiciona banco do motorista com ajuste de altura, iluminação na porta-malas, bancos traseiros reclináveis, bipartidos (60/40) e o volante com ajuste de som.

FORD FIESTA

SEL e TITANIUM
DE R\$ 63.190 A R\$ 68.990

MOTOR 1.6(F)/128 cv e 16 kgfm
e 1.0T (G)/125 cv e 17,3 kgfm

CÂMBIO AT6 **CONSUMO** 7,5 km/l e 10,3 km/l (eta.) / 11,9 km/l e 16,6 km/l (gas.)

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 10,4 s/ 9,2

RETOMADA 60-100 KM 5,9 s e 5,2 s

PORTA-MALAS 281 litros

DESVALORIZAÇÃO 11,9%

REVISÕES R\$ 1.620 **SEGURO** R\$ 2.651

O hatch é bem equipado, seguro e oferece ótima dirigibilidade, mas o volume de defeitos e reclamações do câmbio de dupla embreagem Powershift motivaram recall e "queimaram o filme" do hatch. O desempenho da versão 1.0 turbinado impressiona, mas é bom esperar o modelo reestilizado que chega às lojas em novembro. Ele deve receber atualizações no câmbio, acréscimo no pacote de equipamentos e mudanças de estilo para voltar a ser uma opção competitiva. Vale a pena esperar!



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado digital, trio elétrico, computador de bordo, controles eletrônicos de tração e estabilidade, assistente de partida em rampa, sensor de estacionamento traseiro, rodas de liga leve de 16", faróis de neblina e sistema de som integrado com Bluetooth. A versão Titanium conta com rodas de liga leve de 16" e controlador de velocidade.

PEUGOET 208

ALLURE e GRIFFE
DE R\$ 65.990 A R\$ 70.490

MOTOR 1.6 (F)/118 cv e 16,1 kgfm

CÂMBIO A6

CONSUMO 6,4 km/l e 9,7 km/l

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 12,4 s

RETOMADA 60-100 KM 6,6 s

PORTA-MALAS 285 litros

DESVALORIZAÇÃO N/D

REVISÕES R\$ 1.546

SEGURO R\$ 3.363

Assim como Citroën C3, o 208 está chegando às lojas com uma mudança bem-vinda: a troca do defasado câmbio automático de quatro marchas por uma caixa mais moderna de seis velocidades. A caixa tem um funcionamento agradável, embora não seja tão rápida. No modo Econ, fica até 5% mais econômica, enquanto no modo Sport, tem respostas mais ligeiras. As práticas borboletas atrás do volante foram substituídas pelos controles na própria alavanca do câmbio, um retrocesso.



EQUIPAMENTOS Tem diferenciais como airbags laterais, ar-condicionado duas zonas, direção elétrica, banco do motorista com regulagem de altura, computador de bordo, trio elétrico, sensor de estacionamento, rodas de liga leve, faróis de neblina, volante multifuncional e central multimídia com tela sensível ao toque de 7 polegadas com GPS e Bluetooth. A versão mais completa Griffé adiciona airbags de cortina, sensor de chuva e crepuscular e câmera de ré.

CITROËN AIRCROSS

AUTO LIVE e SHINE
R\$ 67.990 A R\$ 76.700

MOTOR 1.6 (F)/118 cv e 16,1 kgfm

CÂMBIO A6

CONSUMO N/D

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H N/D

RETOMADA 60-100 KM N/D

PORTA-MALAS 403 litros

DESVALORIZAÇÃO 15%

REVISÕES R\$ 1.095

SEGURO R\$ 2.797

O aventureiro pode ser uma boa pedida para quem gosta de posição elevada ao volante e deseja espaço para levar a família. Mesmo depois do facelift, a ergonomia não é das melhores, mas a adoção novo câmbio automático de seis marchas – o mesmo do irmão C3 e do Peugeot 208 e 2008 – ajudou o familiar a beber menos combustível na estrada. O acabamento correto e o estilo de utilitário esportivo costumam agradar, mas a desvalorização do Citroën ainda é considerado elevada.



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado, trio elétrico, computador de bordo, luzes diurnas de led, central multimídia sensível ao toque de sete polegadas, faróis de neblina, rodas de alumínio aro 16. Mas câmera de ré, controlador de velocidade e ar-condicionado digital só vem de série na versão mais cara, Shine, cotada a R\$ 76.700.



CHEVROLET COBALT

LTZ
R\$ 68.570

MOTOR 1.8 (F)/ 111 cv e 17,7 kgfm

CÂMBIO A6

CONSUMO 6,1 km/l (urb.) e 10,4 km/l (rod.)

ACELERAÇÃO 0-100 KM/H 10,3 s

RETOMADA 60-100 KM 6 s

PORTA-MALAS 541 litros

DESVALORIZAÇÃO 10,8%

REVISÕES R\$ 1.272

SEGURO R\$ 2.853

Mais espaçoso, potente e um tiquinho mais refinado que o Chevrolet Prisma, o Cobalt é um carro bem confortável e com bom nível de equipamentos. Ele também usa a mesma caixa automática presente na linha de Onix e Prisma. A diferença é que com o motor 1.8 ele parece trabalhar sem tanto esforço. A desvantagem é que seu consumo, especialmente na cidade, é alto.



EQUIPAMENTOS Direção elétrica, ar-condicionado, trio elétrico, computador de bordo, controlador de velocidade, chave-canivete, alarme, faróis e lanternas de neblina, sensor de estacionamento traseiro, rodas de alumínio de 15 polegadas, volante multifuncional, sistema multimídia com tela sensível ao toque de sete polegadas com som, GPS e Bluetooth.

**CADÊ
SANDERO
E LOGAN?**



A rigor, Sandero e Logan também possuem a opção de câmbio automatizado Easy'R, de cinco marchas, oferecido exclusivamente na versão Dynamique. Mas elas sumiram da tabela de preços da marca e das lojas nos últimos meses, devido à mudança de ano/modelo da linha.

As diferenças entre OS tipos de câmbio



AUTOMÁTICO

Presente na maior parte dos automóveis acima dos R\$ 80 mil, esse tipo de câmbio consegue realizar as trocas de marcha automaticamente ao compreender a velocidade do carro e a rotação do motor. O funcionamento é relativamente simples: um conjunto de engrenagens planetárias encaixadas em uma peça única trabalha com o conversor de torque, que substitui a embreagem (responsável por acoplar o motor à caixa de transmissão). Ao longo dos anos, ganhou mais marchas e se modernizou para ajudar na economia de combustível.



MANUAL COM EMBLEAGEM

Está aí um sistema mais sofisticado de transmissão. Como o nome deixa claro, esse tipo de câmbio usa duas embreagens no lugar do conversor de torque. O disco de embreagem maior aciona as marchas pares e a ré, enquanto outro menor é responsável pelas ímpares. Em linhas gerais, enquanto uma marcha está engatada, a segunda embreagem já deixa a próxima pré-acionada. Assim, a troca acontece quase imediatamente e sem perda de velocidade. Na prática, é como se o motorista dirigisse um carro automático.



AUTOMATIZADO

Aplicada aos carros mais baratos, a câmbio automatizado (ou robotizado) é na verdade um meio-termo entre os manuais e os automáticos. Ele ainda possui um sistema de embreagem, embora o pé esquerdo do motorista não precise mais acioná-lo. Esse trabalho e as trocas de marcha são feitos pelos atuadores hidráulicos após receber uma série de informações dos sensores que analisam velocidade, rotação do motor e até a inclinação do piso. O problema é que todo esse processo leva um tempinho, resultando em trocas menos instantâneas e acompanhadas de um pequeno tranco.



A principal vantagem dessa transmissão é economizar combustível. No geral, são mais modernas e até 10% mais econômicas que as manuais. O segredo está na variação infinita das relações nesse tipo de câmbio, a que otimiza o desempenho, independentemente da pressão feita no pedal do acelerador. Por meio de um sistema de polias de diâmetro variáveis, essa caixa permite que o motor trabalhe sempre em um ponto de funcionamento ideal. Por isso, a condução é suave e a rotação sempre constante.



O melhor da espécie

PELA PRIMEIRA VEZ, A PORSCHE EQUIPOU O TOPO DE LINHA DE UMA GAMA COM UM SISTEMA HÍBRIDO. O RESULTADO? 680 CV DE POTÊNCIA E O MELHOR PANAMERA DE TODOS

Em meio a natureza exuberante da ilha de Vancouver, cercada pelo oceano Pacífico que banha a parte oeste do Canadá, zunidos de motores ecoavam do Motorsport Circuit quebrando o silêncio e o clima bucólico do lugar. Na entrada da pista, moradores seguravam cartazes e reclamavam do barulho feito pelos jornalistas testando o novo Porsche Panamera Turbo S E-Hybrid. Quem diria que um modelo híbrido plug-in poderia ser considerado um vilão?

Com 2,3 km e 19 curvas, a pista travada também não parecia ser o melhor lugar para pôr à prova um sedã daquele porte. Com mais de cinco metros de comprimento e 680 cv gerados pela combinação de um V8 biturbo (550 cv) e o propulsor elétrico (136 cv), o Panamera se sentiria mais à vontade em uma Autobahn alemã, sem limites de velocidade.

Mas o intuito da Porsche era evidenciar a versatilidade e a capacidade dinâmica de um carro com entre-eixos de quase três metros. A bordo de um 911 Turbo S que devorava cada

curva do circuito, o piloto norueguês que liderava os testes à frente dos jornalistas gritava no rádio: "Vocês podem achar que o Panamera não é o carro certo para uma pista como essa. Mas vocês verão que ele pode se sair muito bem por aqui". Se ele diz...

Quando entrei no carro, o modo Sport Plus já estava selecionado (olha aí o motivo do barulho!). Dessa forma, eu já tinha à disposição grande parte dos 86,6 kgfm ao pisar no acelerador, pois o V8 já estava pronto para despejar toda essa força sobre as quatro rodas do esportivo.

As primeiras voltas foram para reconhecer o traçado da pista, sem abusar muito. Ali, já dava para perceber a desenvoltura e solidez do carro nas esquinas, e a precisão e agilidade da direção. De repente, vem do rádio um OK para cravar o pé direito. E eis que aquele sedã todo sofisticado mostra um lado estúpido. É não é para menos: a base do sistema híbrido de propulsão do Panamera foi emprestado do mítico 918 Spyder, superesportivo híbrido de 887 cv. Num piscar de olhos, o carro ganha velocidade e fica mais fir-

TEREZA CONSIGLIO
(tfrngo@edglobo.com.br)

👍 É impressionante o nível tecnológico do carro, desde o sistema de propulsão híbrido até os recursos de conectividade.

👎 Apesar de grande, o Panamera oferece lugares para apenas quatro passageiros.

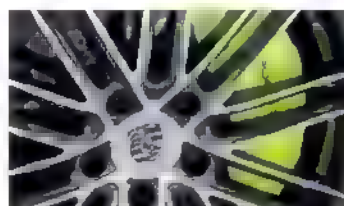




COM 680 CV E 88,6 KGFM,
o Panamera S E-Hybrid vai de
zero a 100 km/h em 3,4 s



Além de supertecnológico, o interior é envolvente e repleto de materiais nobres



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal, 8 cil. em V, 4.0, 36V, biturbo, injeção direta de gasolina + motor elétrico

POTÊNCIA

680 cv a 5 750 rpm

TORQUE

88,6 kgfm entre 1 400 a 5 500 rpm

CÂMBIO

Automatizado de 8 marchas e dupla embreagem, tração integral

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. braços sobrepostos (dianteiro) e multilink (traseiro)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

275/35 R21 (dianteiro)
325/30 R21 (traseiro)

DIMENSÕES

Compr. 5,05 m
Largura 1,93 m
Altura 1,42 m
Entre-eixos 2,95 m

TANQUE

80 litros

PORTA-MALAS

405 litros (fabricante)

PESO

2 310 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

12,3 pol., sensível ao toque

me. As trocas do câmbio de dupla embreagem e oito marchas PDK são impressionantes. Segundo a Porsche, o Panamera híbrido atinge 100km/h em apenas 3,4 s, chegando à velocidade máxima de 310 km/h. E olha que o motor elétrico adicional e a bateria de íon-lítio acrescentaram mais de 300 kg ao peso do modelo "convencional".

Domar esse temperamento arisco poderia ser um problema não fosse a eletrônica. A suspensão inteligente combinada ao chassi ativo e ao sistema de vetorização de torque consegue ler e analisar as condições da pista bem como as solicitações do motorista para conter o rolamento da carroceria e manter o grandalhão o tempo todo sob controle.

Após 20 minutos na pista, era hora de enfrentar mais de 200 km de estrada para conhecer o lado civilizado do Porsche, que oferece uma cabine extremamente luxuosa e confortável. Para curtir a viagem de forma tranquila e silenciosa, ativei o modo E-Power no seletor do volante, no qual o sedã funciona na eletricidade por mais de 50 km. Precisando um pouco mais de força para encarar uma serrinha ou recarregar a bateria, ele pode trocar automaticamente para o modo Hybrid Auto, onde os dois motores funcionam juntos.

Dá para acompanhar todas essas mudanças de personalidade, bem como o GPS, som, entretenimento e climatização por meio da excelente central multimídia de 12,3 polegadas sensível ao toque que forma uma peça única com o painel digital de instrumentos. Não dá para reclamar de tédio no banco do motorista ou do passageiro.

Nosso carro ainda estava equipado com teto solar, bancos ventilados e aquecimento, som de alta fidelidade Bose, sistema de entretenimento para os bancos traseiros e uma série de assistentes. A chegada do Panamera S E-Hybrid ao Brasil já foi confirmada para o fim deste ano. Resta saber o preço. Se a versão Turbo S com seus 580 cv custa R\$ 981 mil, a Turbo S E-Hybrid, com potência e tecnologia extra, ficará para além do R\$ 1 milhão. **A**

Nosso carro ainda estava equipado com teto solar, bancos ventilados e aquecimento, som de alta fidelidade Bose, sistema de entretenimento para os bancos traseiros e uma série de assistentes. A chegada do Panamera S E-Hybrid ao Brasil já foi confirmada para o fim deste ano. Resta saber o preço. Se a versão Turbo S com seus 580 cv custa R\$ 981 mil, a Turbo S E-Hybrid, com potência e tecnologia extra, ficará para além do R\$ 1 milhão. **A**



Mitsubishi Eclipse Cross

APÓS A INTEGRAÇÃO NA ALIANÇA RENAULT-NISSAN, A MITSUBISHI COMEÇA UM NOVO CAMINHO COM O PRIMEIRO DE UMA SÉRIE DE NOVOS SUV QUE SERÃO PRIORIDADE DA MARCA JAPONESA

O Eclipse Cross é um modelo de mudança para a marca japonesa, que completa seu 100º aniversário este ano. Apesar de ser o primeiro apresentado após a entrada na Aliança Renault-Nissan, “os resultados só vão começar a ser vistos dentro de dois anos”, como disse um porta-voz da marca. É esse o tempo para o início da produção dos futuros modelos Mitsubishi baseados em plataformas e motores do grupo. A marca quer voltar a ser especializada em SUVs, segmento cada vez mais em alta, recuperando a imagem dos bons tempos dos primeiros Pajero.

Como o projeto já estava em andamento quando a Aliança comprou a Mitsubishi, não houve tempo para usar componentes comuns. Assim, o Eclipse Cross ainda é feito sobre a plataforma usada para todas as gerações do Outlander e ASX. Contudo, foi feito um trabalho de aumento de rigidez, com mais 55% de aços de alta resistência e o uso de 9,6 metros de adesivos para complementar os pontos de solda da estrutura.

A suspensão traseira é independente multilink e foi aumentada a rigidez lateral. A direção com assistência elétrica ficou mais leve e direta, aumentando de “peso” acima dos 80 km/h. Existem dois tipos de tração: dianteira ou integral, nesse caso usando uma embreagem central multidiscos. A distribuição de torque pelos dois eixos pode variar entre 80% para o da frente ou 60% para o de trás, de acordo com o tipo de condução escolhido no sistema S-AWC: Auto, Gravel ou Snow.

Existem três caixas de câmbios, uma manual de seis marchas, uma CVT com oito posições predeterminadas comandadas por borboletas na coluna de direção e uma automática de conversor binário, exclusiva para o renovado motor 2.2 diesel de 150 cv e 40,7 kgfm. A maior novidade técnica é o motor 1.5 turbo a gasolina, feito de alumínio, com variador de fase duplo e injeção direta, debita 163 cv e 25,4 kgfm. Talvez o último motor desenvolvido pela marca.

O visual segue os recentes carros-conceito que a Mitsubishi tem apresentado e define as

FRANCISCO MOTA, DE BARCELONA
(autoesporte@edg.obo.com.br)

Qualidade de acabamento é boa em comparação aos outros modelos da marca

Dirigibilidade é ruim, efeito da plataforma de mecânica ultrapassada





FICHA TÉCNICA

MOTOR

1.5, dianteira, transversal, 4 cilindros em linha, 16 válvulas, turbo, injeção direta, gasolina

POTÊNCIA

163 cv a 5 500 rpm

TORQUE

25,4 kgfm entre 1.800 e 4 500 rpm

CÂMBIO

Automático tipo CVT, 6 marchas virtuais, tração integral.

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (dianteira) e independente multi-link (traseira)

FREIOS

Discos ventilados (dianteira) e sólidos (traseira)

PNEUS

215/70 R16 ou 225/55 R18

DIMENSÕES

Compr. 4,40 m
Largura 1,80 m
Altura 1,68 m
Entre-eixos 2,67 m

TANQUE

50 litros

PORTA-MALAS

341 litros

PESO

1 520 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

8 pol., sensível ao toque

tendências para o futuro, com frente baixa e a traseira elevada. Mas para garantir que a visibilidade para trás não seria um problema grave, foi colocado um segundo vidro, mais abaixo, além de uma câmera de ré nas versões mais equipadas. Na cabine, basta sentar no lugar do condutor para comprovar que a qualidade dos plásticos melhorou bastante, com material macio no topo do painel e das portas dianteiras, além de alguns detalhes em material metalizado. O Eclipse Cross também recebeu head-up display, controle de velocidade ativo, aviso de saída de faixa, aviso de ponto cego, acendimento automático de faróis e câmera de 360 graus.

Para os três passageiros do banco traseiro, há muito espaço para as pernas e o banco desliza longitudinalmente em 200 mm. A inclinação das costas também é ajustável entre 16 e 32 graus, além de todo o banco estar dividido na proporção 40/60. Com tudo isso, é possível fazer variar a capacidade do porta-bagagens entre 341 e 488 litros.

A versão de tração dianteira e câmbio manual tem boa resposta do motor 1.5 desde os

1.500 rpm, quando atinge o torque máximo. O som do motor chega a ser até um pouco esportivo, mas acaba por ser mais alto do que o esperado em um carro familiar. A suspensão faz um bom serviço a favor do conforto, mas como a inclinação lateral em curva é acentuada, a roda dianteira interior acaba patinando com alguma facilidade, obrigando o controle de estabilidade a entrar em ação.

Com tração nas quatro rodas e a caixa CVT, o Eclipse Cross mantém as mesmas deficiências de dirigibilidade, incentivando a moderar, mesmo quando a estrada de montanha convida a um ritmo mais esportivo. A caixa com oito archas virtuais é melhor que o esperado, disfarçando muito bem aquele som típico das transmissões contínuas. A utilização das borboletas faz algum efeito e, mesmo em "D", a caixa tenta seguir os oito degraus.

O Eclipse Cross não deverá ter uma vida muito longa nessa plataforma, mas que não deixa de ser importante ao um novo capítulo da montadora, mostrando os caminhos do estilo e de maior qualidade de seus futuros SUVs. **A**



Os rivais dos classificados

 GABRIEL AGUIAR (gaguier@edglobo.com.br)

VERSÃO TOPO DE LINHA É MAIS BARATA QUE OS HATCHES MÉDIOS, MAS SERÁ QUE CONVINCE OS DONOS DE SEMINOVOS COMO HYUNDAI i30 E FIAT BRAVO?

Com 22 anos, Guilherme Navarro tem um Fiat Bravo da série Wolverine desde 2013 que, até agora, andou 56 mil quilômetros

Com 24 anos, Henrique comprou um Hyundai i30 em 2012 e, desde então, rodou cerca de 80 mil quilômetros com o carro

 Versão HGT tem motor moderno, suspensão firme e direção elétrica bem calibrada

 Espaço na cabine pode desapontar, assim como o desempenho, a despeito do visual

Olhe bem para o carro das fotos, porque demorou algumas semanas até chegar a esse Argo HGT do jeito que a redação da **Autoesporte** queria: a versão automática com todos os opcionais. Afinal, as opções “racionais” do hatch já foram testadas e faltava a tope de linha, com preço inicial de R\$ 70.600.

Quase caiu para trás ao ler o valor? Pois fique sabendo que este carro das fotos pode cruzar a barreira dos R\$ 81 mil quando recebe todos os equipamentos vendidos à parte (lembrando que a versão de entrada Drive 1.0 custa R\$ 46.800). Sem nenhum SUV à venda, restou à Fiat apostar as fichas no único capaz de desafiar desde Chevrolet Onix até o futuro Volkswagen Polo.

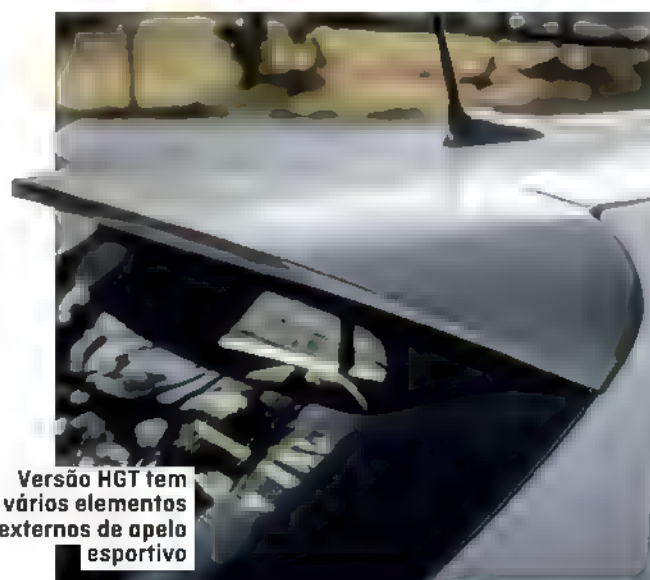
Se a pretensão da marca é grande, chamei dois amigos para ajudarem a descobrir se a novidade conseguirá atrair donos de hatches médios. Aliás, para deixar claro, qualquer comparação com o “degrau de cima” seria injusta – basta lembrar que Golf e cia. ultrapassam os R\$ 100 mil. Por isso, o Argo ficou lado a lado com Hyundai i30 e Fiat Bravo, já aposentados. Ou você nunca viu alguém dizer “por esse preço eu levo um seminovo”?

Pelas fotos, dá para notar que o porte da carroceria não se compara a nenhum dos convidados. Se você ainda não viu o Argo, é mais fácil dizer que as medidas são praticamente iguais às do líder de vendas Onix. Na régua, são sete centímetros a mais no comprimento e cinco na largura, enquanto o entre-eixos de ambos têm 2,52 metros.

– Mas o carro é bem menor do que eu imaginava – dispara Pedro, dono do i30. Já Guilherme, irmão mais novo e proprietário do Bravo, gostou do design.

– Eu adoro quando a Fiat faz um visual esportivo. O que achei mais legal foi o nome da marca por extenso na traseira.

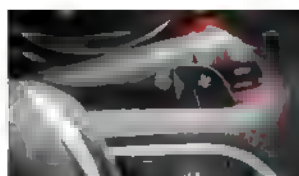
Por dentro, o painel surpreende, ainda que faltem superfícies suaves ao toque ou emborrachadas, como no Bravo. Aliás, desde a reestilização do Uno, a marca tem demonstrado mais cuidado com as cabines. Mesmo assim, faltou criatividade nos painéis das portas, que são todos pretos até no HGT. Por outro lado, a nova multimídia está anos-luz à frente dos sistemas de áudio que o fabricante insistia em vender, como o complicado Blue&Me do antecessor Punto. A tela no alto do painel facilita o manuseio e é tendência nos últimos lançamentos mundiais – basta ver o Ford EcoSport reestilizado que foi nossa capa de julho. Por sinal, o teste completo da “telinha” também está nesta edição.



Versão HGT tem vários elementos externos de apelo esportivo



Com até 139 cv, motor 1.8 flex do Argo rende só 6 cv a menos que os 145 cv do 2.0 a gasolina do velho i30



Versão HGT tem um visor de 7 polegadas colorido dentro do quadro de instrumentos



Banco traseiro parece amplo, mas é apertado para três adultos

Os ajustes de posição para o motorista são como todos deveriam: uma alavanca para a altura do assento e uma peça giratória (e precisa) para o encosto. Só há um problema que nem mesmo a coluna de direção variável em altura e em profundidade pode resolver: os pedais são desalinhados para a direita, a ponto de o acelerador quase ficar atrás do console central.

– Meu pé fica pegando aqui – aponta Guilherme, mostrando a mesma peça plástica que me incomodou. Porém, demorou pouco tempo até o botão de partida do motor chamar a atenção dele, assim como o acendimento automático dos faróis e o ar-condicionado digital. Todos os itens fazem parte do Kit Tech, de R\$ 2.800. Do Bravo, faz falta a saída de ventilação para o banco traseiro.

– Eu achei ele pequeno por dentro. Quando meu irmão ficou no banco do motorista, quase não entrei atrás. Outro dia fui buscar minha namorada no aeroporto e garanto que as coisas dela não caberiam no porta-malas – diz Pedro. E olha que o i30 (de primeira geração) tem só 40 litros a mais (340 litros) no compartimento.

Se a carroceria compacta não faz milagres para carregar cinco passageiros, ao menos facilita a vida do conjunto mecânico. O motor 1.8 16V flex é o mesmo da picape Toro e do Jeep Renegade. Se nos utilitários falta fôlego, no hatch é suficiente para dar ânimo ao dia a dia – ainda que o desempenho fique longe da esportividade prometida no visual.

Diferente do automatizado Dualogic, o câmbio automático de seis marchas é um verdadeiro alívio. Não produz soluços e oferece

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **10,7 s**
0 - 400 m **17,4 s**
0 - 1.000 m **31,9 s**
Vel a 1.000 m **163,5 km/h**
Ve real a 100 km/h **95 km/h**

RETOMADA

40-80 km/h [Drive] **4,7 s**
60-100 km/h [D] **5,9 s**
80-120 km/h [D] **7,4 s**

FRENAGEM

100 - 0 km/h **39,7 m**
80 - 0 km/h **25,6 m**
60 - 0 km/h **14,1 m**

CONSUMO

Urbano **7,6 km/l**
Rodoviário **10,1 km/l**
Média **8,5 km/l**
Aut em estrada **484,8 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversa, 4 cil em linha, 1.8, 16V, comando simples, variador de fase na admissão, injeção eletrônica

POTÊNCIA

139/135 cv a 5 750 rpm

TORQUE

19,3/18,8 kgfm a 3 750 rpm

CÂMBIO

Automático de 6 marchas, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep McPherson (diant) e eixo de torção (tras)

FREIOS

Discos ventilados (diant) e tambores (tras)

PNEUS

205/50 R17 (opcional)

DIMENSÕES

Compr **4,00 m**
Largura **1,75 m**
Altura **1,50 m**
Entre-eixos **2,52 m**

TANQUE

48 litros

PORTA-MALAS

300 litros (fabricante)

PESO

1.243 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

7 pol, sensível ao toque

GARANTIA

3 anos

CESTA DE PEÇAS**

R\$ 6.175

SEGURO***

R\$ 2.109

REVISÕES

10 mil km **R\$ 300**
20 mil km **R\$ 528**
30 mil km **R\$ 464**

**Retrovisor direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de óleo do motor e filtro de combustível
***Seguro: as cotizações foram feitas pela Saucedo Seguros (11 2506 9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus

“borboletas” atrás do volante. So faltou um modo Sport para agilizar as respostas. Na pista, foram 10,7 s para chegar aos 100 km/h – a Fiat diz que a versão manual leva 9,2 s. O consumo com etanol foi razoável, apesar do baixo peso (1.243 kg): 7,6 km/l na cidade e 10,1 km/l na estrada.

O principal mérito da versão HGT é o acerto da suspensão, que é firme para evitar rolagens nas curvas e confortável para absorver boa parte dos buracos das ruas. A direção elétrica também agrada, é leve nas manobras e firme em velocidades mais altas. Por fim, há controles de estabilidade e de tração de série, que podem ser desligados por meio de um botão no painel, assim como o sistema Start&Stop.

– Os botões do piloto automático ficam no volante. É bem melhor que no Bravo, que tem os comandos em uma alavanca que parece a de seta e é mais difícil de mexer – diz Guilherme. Concordo com o



meu amigo, mas fica o alerta para quem comprar o novo hatch da Fiat: quase fui multado na estrada porque o controle de cruzeiro não manteve a velocidade em uma descida.

Feita a apresentação aos proprietários dos antigos Bravo e i30, fiz a pergunta de ouro: vocês trocariam o carro de vocês pelo Argo? Não. Pedro ficaria com o i30 porque “o Argo é muito pequeno”, enquanto Guilherme manteria seu Bravo na garagem. Por esse preço, eu também não trocaria. Resta saber se as versões mais baratas terão chance contra essa concorrência do “andar de baixo”. **A**

1. Haste no volante do Bravo opera o piloto automático;
2. Rodas aro 17 do Argo HGT integram kit de R\$ 2.500;
3. Painel do Bravo é macio ao toque na parte superior;
4. Porta-malas do i30 tem 40 litros a mais que os 300 l do hatch compacto

OS PARÂMETROS SÃO OUTROS
Sem tamanho e refinamento de médio, Argo mira no conteúdo





Glamoroso e high-tech

SUV DE LUXO QUE FICARÁ ENTRE O RANGE ROVER EVOQUE E O RANGE ROVER SPORT. UNE DESEMPENHO, TECNOLOGIA E CAPACIDADE OFF-ROAD (SEM DEIXAR O DESIGN DE LADO)

A Land Rover tem uma expectativa e tanto para o Velar: espera que esse seja o SUV mais vendido da marca no mundo. Disponível em quatro versões, a novidade chega ao Brasil em novembro com preços entre R\$ 383.100 e R\$ 513.900, equipadas com um 3.0 V6 de 380 cv e 45,8 kgfm. As configurações são sempre 4x4, acompanhadas de um câmbio automático de oito velocidades. A marca anunciou ainda a chegada de outro motor – o 2.0 de 250 cv por R\$ 291 mil.

Devo confessar que a minha expectativa com o Velar também era alta quando o convite para dirigir o SUV de luxo na Noruega apareceu. Glamoroso e high-tech, o quarto membro da família Range Rover tem feito sucesso entre os nossos leitores.

Não é para menos! Devo admitir que a minha ansiedade não era pelo encontro com o supercharger. A minha principal expectativa estava localizada no painel central, minimalista e com duas telas de dez polegadas. Onde outras montadoras apostam em uma enorme

tela, a Land Rover preferiu dividir o sistema. Com interface de um celular, a segunda tela tem quatro funções e controla o ar-condicionado duas zonas, o aquecimento e a massagem dos bancos do motorista e do passageiro, o seletor com diferentes modos para vários tipos de terreno e as próprias configurações do sistema. A tela principal já é mais conhecida e equipa o Evoque conversível e o Range Rover Sport no Brasil, por exemplo.

A lista de tecnologias não para por aí: o Velar tem head-up display, que projeta no para-brisa informações como velocidade e instruções do GPS, maçanetas escamoteáveis, que ficam embutidas na carroceria e só aparecem quando o condutor destrava o SUV, painel de instrumentos digital com 12,3 polegadas, sistema de som com 23 alto-falantes e 1.300 watts, ajuste elétrico para motorista e passageiro com função de memorização, teto panorâmico inteiriço e por aí vai.

Passada a euforia tecnológica, hora de analisar a cabine de cinco passageiros (ape-

MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

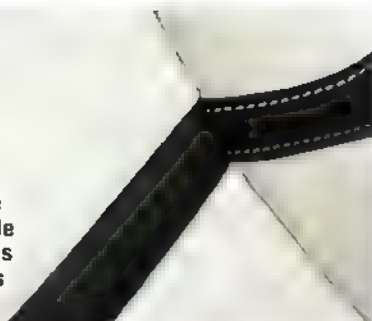
Tecnológico, tem acabamento rico em detalhes e painel central minimalista com duas telas de dez polegadas

Para um familiar, o Velar não é amigável às crianças. Espaço do banco de trás é limitado





Pequenos furos que formam desenhos de diamantes estão nos bancos e nas portas



nas quatro com o sistema de infotainment central gigante. O acabamento e a qualidade dos materiais são os que mais impressionam de primeira. Os bancos e a porta-luvas são revestidos de couro preto. Eu não sou mãe, mas posso imaginar o que as crianças são capazes de fazer dentro de um carro desses. Para facilitar, o Velar não é amigável aos pais, já que os materiais são delicados demais. A área também é ligeiramente limitada para o banco traseiro, devido ao tamanho da porta-malas.

Durante a viagem, foi comprada a BMW para o dia de tecnologia, que a fazem capaz de reconhecer imagens e sons. A BMW também apresenta um sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas. A BMW também oferece um sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas. A BMW também oferece um sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas.

...e o sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas. A BMW também oferece um sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas. A BMW também oferece um sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas.

...e o sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas. A BMW também oferece um sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas. A BMW também oferece um sistema de entretenimento para os passageiros, com telas de 10,25 polegadas.



Versão First Edition só será oferecida no primeiro ano de vendas



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal, 6 cil., em linha 3.0, 24V, comando duplo, supercharger, injeção direta de gasolina

POTÊNCIA

380 cv a 6 500 rpm

TORQUE

45,8 kgfm a 6 500 rpm

CÂMBIO

Automático de 8 marchas e tração integral

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Braços sobrepostos (d'ant.) e integral multi-link (tras.)

FREIOS

Discos ventilados

PNEUS

265/40 R22

DIMENSÕES

Compr. 4,80 m
Largura 1,93 m
Altura 1,66 m
Entre-eixos 2,87 m

TANQUE

80 litros

PORTA-MALAS

673 l tras (fabricante)

PESO

1 884 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

Duas telas de 10 pol., sensíveis ao toque

GARANTIA

3 anos

* Preço sugerido ** Retraído direito, farol direito, para-choque dianteiro, lanterna traseira direita, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível

TESTAMOS



MERCEDES-BENZ

AMG E 63 S 4Matic+ / R\$ 699.900*

COMO PARTE DA COMEMORAÇÃO DOS 50 ANOS DA AMG, A MERCEDES LANÇA A VERSÃO MAIS POTENTE DO CLASSE E, COM MOTOR V8 BITURBO DE 612 CV

Definir um sedã esportivo como "lobo em pele de cordeiro" virou clichê, mas é impossível não lembrar dessa frase quando se fala do novo Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+, o mais potente Classe E da história. O modelo conta com um V8 biturbo de 4.0 litros derivado do que equipa o AMG GT, só que é ainda mais forte: são 612 cv e 86,7 kgfm contra "apenas" 510 cv e 66,3 kgfm do cupê. Tudo isso sob a elegante carroceria do sedã executivo.

Agora os brasileiros já podem adquirir essa máquina, que chega como parte da celebração dos 50 anos da AMG, divisão responsável pelos esportivos da marca. Basta desembolsar R\$ 699.900.

Por fora, as caixas de roda são mais largas por conta das bitolas maiores e dos conjuntos de 20 polegadas. Dentro, além do acabamento de primeiríssima, há sistema de áudio premium da Burmeister, relógio com design IWC e volante de base

achatada. O quadro de instrumentos possui duas telas de 12,3 polegadas cada uma.

O E 63 S 4Matic+ também conta com diversos programas de assistência ao condutor, como controle de cruzeiro adaptativo, assistente de manutenção de faixa e sistema de iluminação inteligente de led, que ajusta automaticamente os faróis.

Mas o sedã se destaca mesmo pelo desempenho. E ainda apela à economia de combustível, com start-stop e sistema de desativação dos cilindros, que reduz consumo e emissões. Outra atração é a suspensão pneumática, que proporciona estabilidade excepcional.

O carro traz o Dynamic Select com cinco modos de condução. Nos mais esportivos, o ESP torna-se permissivo, a suspensão ganha rigidez e até o ronco do motor fica mais "nervoso". Existe ainda a opção Race, indicado apenas para uso em pistas, na qual os parâmetros são alterados para o máximo desempenho. Não é à toa que o Mercedes-AMG E 63 S 4Matic+ consegue acelerar de zero a 100 km/h em 3,4 segundos, mesmo pesando 1.955 kg. É ou não é uma fera? **A**

Desempenho é impressionante e ainda há recursos para poupar gasolina

O preço é proibitivo e o carro pouco versátil para a utilização diária

WILSON TOUME
(autoesporte@edglobo.com.br)

FICHA TÉCNICA

MOTOR
3 982 cm³, dianteiro, longitudinal, 8 cilindros em V, injeção direta, biturbo, gasolina

POTÊNCIA
612 cv entre 5.750 rpm e 6.500 rpm

TORQUE
86,6 kgfm entre 2.500 rpm e 4.500 rpm

CÂMBIO
Automático, 9 marchas tração integral

DIREÇÃO
Elétrica

SUSPENSÃO
Independente multibraço (diat. e tras.)

FREIOS
Discos ventilados (diat. e tras.)

PNEUS
265/35 ZR 20 (diat.) / 295/30 ZR 20 (tras.)

DIMENSÕES
Compr. 4,99 m
Largura 2,06 m
Altura 1,46 m
Entre-eixos 2,93 m

TANQUE
66 litros

PORTA-MALAS
540 litros

PESO
1.955 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA
12,3 polegadas



Acabamento é de primeira, como se espera em um Mercedes-Benz

* Preço sugerido



Nissan Multi-App

O novo sistema multimídia da Nissan já é oferecido no Sentra e na Frontier e agora passa a equipar também o Kicks. Embora o painel siga o mesmo, o conteúdo é bem mais amigável e rápido do que na versão anterior. Algumas funções, como câmera 360°, continuam, com a adição de conectividade mais ampla com sistemas Android e iPhone e a possibilidade de baixar aplicativos.



- Acesso é prático e intuitivo, com apresentação simples
- Programas abrem e funcionam com rapidez, sem engasgos
- Sistema de câmera 360° é bela e ajuda nas manobras



- Excesso de botões no painel polui visual
- Não pode ser comprado individualmente
- Pareamento por Bluetooth é demorado

ALBERTO CATALDI
(acataldi@edglobo.com.br)

DIMENSÃO
7" polegadas

EQUIPA OS MODELOS
Kicks, Sentra e Frontier

FUNÇÕES DISPONÍVEIS

- CD ✓
- RÁDIO AM/FM ✓
- BLUETOOTH ✓
- TV DIGITAL ✓
- APPLE CARPLAY ✓
- ANDROID AUTO ✓
- USB ✓
- MP3 ✓
- NAVEGAÇÃO GPS ✓
- SENSIBILIDADE AO TOQUE ✓
- COMANDOS NO VOLANTE ✓

CONCLUSÃO



O Multi-App oferece soluções e praticidades que faltam até mesmo em concorrentes de categorias superiores. Agradados como a câmera 360° (que cria uma versão virtual dos arredores do carro) são diferenciais que acabam se tornando essenciais para o dia a dia e podem determinar a compra de um Kicks sobre os concorrentes. Vale o investimento.



CUSTO

Não é vendido separadamente

As versões de entrada do Kicks continuam equipadas com a telinha Nissan Connect. Para levar a nova versão Multi-App é preciso comprar a partir da versão 1.6 SL do SUV, que sai por R\$ 94.900. A superioridade em relação ao multimídia mais simples da marca, porém, não justifica a diferença de quase R\$ 10 mil na troca de versão, por mais que inclua itens extras de comodidade. Falta a opção de adquirir o sistema individualmente por versão.



FACILIDADE DE USO



O sistema da Nissan sofre de indecisão. Embora tenha boa sensibilidade ao toque e um espaço amplo em sua tela de 7" para navegação, ainda assim há nada menos do que 16 botões ao redor dela. São atalhos úteis, mas que acabam mais poluindo que ajudando – uma vez a aparência e distribuição dos acessos dentro da telinha são muito fáceis de utilizar. Já conta com Waze e Spotify, com a possibilidade de baixar novos apps pela rede 4G do carro.



INTEGRAÇÃO COM SMARTPHONES



Donos de iPhone ou de Android contam com a conexão via cabo para usar CarPlay ou Android Auto, respectivamente. O pareamento por Bluetooth é um pouco chato na primeira vez, mas não traz problemas daí em diante. A operação das funções dos aplicativos pode ser feita direto na tela do Multi-App ou por meio do celular – mas o acesso e uso do sistema é tão simples e intuitivo que ajuda a inibir o uso do aparelho enquanto se está ao volante.



CONECTIVIDADE



Permite conexão por Bluetooth, USB (com apenas uma saída) e cartão SD, mas fica devendo uma entrada HDMI para espelhamento da tela em vídeos ou fotos. Porém, nada que motorista ou passageiros vão sentir falta. O espaço para depositar o aparelho durante o uso é acessível e suficiente para aparelhos de todos os tamanhos. O sistema também é um dos poucos a ainda oferecer leitor de CD, o que deve deixar os donos de coleções bem felizes.



AGILIDADE



A telinha da Nissan é bem rápida e faz bom uso do armazenamento interno para a instalação de aplicativos sem tomar espaço do celular do motorista. Aplicativos notoriamente pesados como Waze e Spotify funcionam sem engasgos e a navegação entre telas é quase instantânea. Só não leva nota máxima pela demora no carregamento inicial e no pareamento com celulares via Bluetooth, que toma mais tempo que o ideal.

Confortável sim senhor!



ACELERAMOS A VERSÃO TOPO DE LINHA DA S10 TURBODIESEL, QUE GANHOU UM DISPOSITIVO PARA ANULAR VIBRAÇÕES NA LINHA 2018

A Chevrolet S10 turbodiesel 2018 quer provar que picape é sinônimo de conforto, sim. Depois de testarmos a versão flex, passamos uma semana com a configuração topo de linha High Country e seu robusto 2.8 turbodiesel de 200 cv e 51 kgfm de torque. Por fora, as mudanças visuais são mínimas: emblema "S10" nas portas dianteiras e nova opção de cor (Edible Berries, algo como um lilás metálico).

A principal alteração está na engenharia: as versões 2.8 turbodiesel automáticas passam a contar com um recurso chamado CPA (Centrifugal Pendulum Absorber), que reduz os níveis de ruído e vibração a bordo, e melhora as respostas do câmbio. "Funciona como um filtro de vibrações. O CPA minimiza o escorregamento da transmissão em baixas rotações, aperfeiçoando o acoplamento das marchas e reduzindo o consumo em até 13%", explica Fabiola Rogano, vice-presidente de engenharia da General Motors. Segundo a montadora, a versão 4x2 automática é capaz de fazer 8,8 km/l

na cidade e 10,8 km/l na estrada, enquanto a 4x4 realiza o mesmo teste com médias próximas, de 8,7 km/l e 10,6 km/l, respectivamente. Instalado nas engrenagens do conversor de torque, o sistema de contrapeso realmente deixa a picape menos barulhenta, a despeito do bom isolamento acústico da cabine. A melhoria é percebida sobretudo em alto giro, quando, em vez de truculento, o motor fica mais silencioso. A 120 km/h em 6ª marcha, o conta-giros sinaliza 1.800 rotações.

Mas a principal alteração (que realmente fará diferença para o consumidor) é a suavidade das trocas de marchas. O dispositivo tornou os engates mais eficientes e rápidos, o que baixou consumo de combustível e melhorou as acelerações. A arrancada de zero a 100 km/h leva 10,3 segundos, segundo o fabricante — antes, a mesma aceleração levava 10,9 segundos.

A bordo, a S10 trata bem os ocupantes. A direção elétrica é bem calibrada e minimiza a sensação de estar dirigindo um veículo

MICHELLE FERREIRA
(mfaugusto@edglobo.com.br)

👍 A picape ficou mais suave e silenciosa, além de mais econômica, mas sem perder a robustez

👍 Versão topo de linha High Country é sofisticada na parte eletrônica, mas traz só airbags frontais





de mais de duas toneladas. Mesmo em altas velocidades, a pica-pe transmite segurança, e na hora de manobrar, os sensores de estacionamento ajudam, assim como a câmera de ré de ótima resolução, que mostra na tela as linhas da trajetória do veículo conforme se esterça o volante.

Você só irá lembrar dos 5,4 m de comprimento da pica-pe quando precisar trafegar por ruas apertadas — onde um hatch passaria com facilidade. Apesar disso, tamanho e peso não comprometem o bom desempenho. Você também irá lembrar que está a bordo de uma pica-pe quando passar por buracos ou valetas: qualquer desnível faz a caminhonete chacoalhar.

A cabine tem bom acabamento e seduz com peças forradas de couro com costura marrom. Ajudam na sensação de sofisticação os detalhes cromados nas saídas de ar e nas portas. O espaço para os passageiros no banco

TRAILBLAZER

A "versão fechada" da S10 também já está nas lojas na linha 2018, com as mesmas evoluções apresentadas na pica-pe. O destaque é o sistema de pêndulos CPA, que reduz ruídos e vibrações, e baixa o consumo de diesel

de trás é agradável, já que o asso-alho é quase plano. Só a tampa da caçamba que é pesada e despenca ao abrir.

Tecnologia é um ponto forte da S10 topo de linha. A tela multimídia de oito polegadas e sensível ao toque é rápida e intuitiva. O ar-condicionado é digital, mas só de uma zona. A única entrada USB fica dentro do baú do console central, que não é muito grande. A pica-pe é a única do seg-

mento a oferecer o sistema pago de concierge Onstar, mas não possui airbags laterais e de cortina (apenas os frontais obrigatórios).

Se vale a compra? Sim. A pica-pe tem bom desempenho e excelente conteúdo. É mais barata que arquirrival Toyota Hilux e mais equipada. Só fica devendo no número de airbags. Apesar de discretas, as mudanças da linha 2018 fizeram bem à S10 diesel, que tem rodar mais próximo ao de um carro de passeio. **A**

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h 9,8 s
0 - 400 m 16,9 s
0 - 1.000 m 31,4 s
Vel. a 1.000 m 161,6 km/h
Vel. real a 100 km/h 97 km/h

RETOMADA

40-80 km/h (Drive) 4,2 s
60-100 km/h (D) 5,6 s
80-120 km/h (D) 7,4 s

FRENAÇÃO

100 - 0 km/h 48,8 m
80 - 0 km/h 29,1 m
60 - 0 km/h 15,4 m

CONSUMO

Urbano 7,6 km/l
Rodoviário 12,7 km/l
Média 10,1 km/l
Aut. em estrada 767,6 km

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, longitudinal,
4 cil. em linha, 2,8, 16V
turbodiesel

POTÊNCIA

200 cv a 3.600 rpm

TORQUE

51 kgfm a 2.000 rpm

CÂMBIO

Automático de 6 marchas,
tração 4x4 com reduzida

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Independente com braços
articulados (dianteiro) e feixe de
molas semi-elípticas (traseiro)

FREIOS

Discos ventilados (dianteiro) e
tambores (traseiro)

PNEUS

265/60 R18

DIMENSÕES

Compr. 5,41 m
Largura 1,87 m
Altura 1,84 m
Entre-eixos 3,09 m

TANQUE

76 litros

CAÇAMBA

1.061 litros

CAPACIDADE DE CARGA

1.049 kg

PESO

2.101 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

8 pol., sensível ao toque

GARANTIA

3 anos

CESTA DE PEÇAS**

R\$ 8.717

SEGURO***

R\$ 5.112

REVISÕES

10 mil km R\$ 336
20 mil km R\$ 928
30 mil km R\$ 1.116

*Preço sugerido. **Retrator de vidro, farol direito, para-choque dianteiro, lanternas traseiras, filtro de ar (elemento), filtro de ar do motor, jogo de quatro amortecedores, pastilhas de freio dianteiras, filtro de óleo do motor e filtro de combustível. ***Seguro: as cotizações foram feitas pelo Saucedo Seguros (11 2506-9242) com base no perfil de um homem de 40 anos, casado, morador da zona sul de São Paulo, sem bônus.



HYUNDAI
New Tucson Limited
R\$ 159.600*



JEEP
Compass Limited
R\$ 157.990*

JOGO RÁPIDO

O motor é 1.6 turbo com injeção direta, mas ele roda sempre com gasolina. São 177 cv a 5.500 rpm e 27 kgfm a 1.500 rpm e o câmbio é automático de sete marchas.



A nova versão Limited diesel do Compass leva um motor 2.0 turbodiesel de 170 cv e 35,7 kgfm. O câmbio é automático de nove velocidades e a tração é integral.

Os destaques são ar digital com duas zonas, há abertura automática do porta-malas, detector de ponto cego, faróis e lanternas de led. As rodas de liga têm 18".



Destaque para os sete airbags, detector de ponto cego, faróis de xenônio, freio de estacionamento elétrico e seletor de tipo de terreno. As rodas são de liga, com 18".

Com 4,47 m de comprimento e 2,67 m de entre-eixos, o New Tucson leva a melhor na disputa de espaço interno. Segundo a Hyundai, são 513 litros de porta-malas.



Menor em comprimento e entre-eixos, a Compass tem, respectivamente, 4,41 m e 2,63 m. Não há aperto ou falta de conforto, mas o porta-malas acomoda 410 litros.

O ajuste de suspensão é firme e a direção elétrica, leve, o que ajuda em manobras. Apesar do porte, tem bom fôlego de retomada em rodovias e é ágil na cidade.



Difícilmente, os ocupantes reclamarão de falta de conforto. Mas a suspensão tem ajuste bem mais macio, típico de carros norte-americanos, que pode não agradar.

Os ajustes elétricos favorecem que motorista e passageiro fiquem bem acomodados. Mas o revestimento abusa de plástico e transmite simplicidade à cabine.



Ajuste dos bancos e acesso aos comandos do painel favorecem a ergonomia. Nesse quesito, leva vantagem por ter revestimento emborrachado no painel.

Nos nossos testes, o SUV fez médias de 10,2 km/l na cidade e 14,7 km/l na estrada, sempre com gasolina. Na prova de aceleração, chegou a 100 km/h em 8,8 s.



Já o Jeep fez 8,5 km/l na cidade e ótimos 16,9 km/l na estrada, sempre com diesel. Mais lenta, precisou de 11,8 segundos para chegar aos 100 km/h.

A Hyundai cobra R\$ 1.240 pelas três primeiras revisões, que devem ser feitas a cada 10 mil km ou um ano. A garantia é das maiores do mercado: cinco anos.



A primeira revisão é aos 20 mil km e custa R\$ 876, já a segunda deve ser feita aos 40 mil km por R\$ 1.354. A garantia de três anos não tem limite de quilometragem.



O Hyundai leva a melhor por apenas um quesito. Isso porque ele consegue equilibrar bom desempenho, itens de série interessantes e ótimo espaço interno. Pelo preço que cobra, porém, deveria oferecer revestimento interno mais refinado e alguns itens de série adicionais, como o airbag para joelho do motorista, disponível no rival. Por outro lado, vale levar em conta que o Compass certamente é a melhor escolha para quem fizer questão de um modelo com capacidade off-road. Mas as suspensões mais macias podem desagradar. (Guilherme Blanco Muniz)



MERCEDES-BENZ

GLA 200 Advance/R\$ 175.900*

SUV COMPACTO DE LUXO REESTREIA APÓS TRÊS ANOS DE MERCADO COM LEVES RETOQUES QUE O DEIXARAM MAIS ATLÉTICO E REFINADO

Normalmente é na reestilização que os carros amadurecem. São aqueles retoques e melhorias que a primeira fornada ficou devendo. É o que observamos no novo GLA, relançado no Brasil após três anos. O SUV compacto de luxo produzido em Iracemápolis (SP) está mais parrudão – é sério candidato a “mu-so fitness” da categoria!

A nova grade com duas barras cheias de retângulos vazados deixou a dianteira agressiva. Os faróis mantiveram o formato, mas agora são iluminados com leds a partir da versão Advance, que aceleramos – eram bixenônio.

Segundo a montadora, os leds proporcionam iluminação similar à luz do dia e consomem bem menos energia. Durante os testes, pudemos comprovar o maior poder de iluminação, especialmente na estrada à noite.

Atrás, as lanternas foram redesenhadas, ganharam lentes fumê e a tecnologia Stardust,

que veio do Classe E. As luzes de freio e os piscas oferecem três intensidades: brilho total, intermediário e reduzido.

No geral, as mudanças são leves e não revolucionam. Mas é justo dizer que o GLA ficou mais sofisticado. A cabine ganhou acabamento caprichado, com peças cromadas e de aço escovado, vistas antes nas versões mais caras.

Outra evolução é a central multimídia. A tela de seis polegadas continua operada por botões (e não por toque), mas finalmente traz as interfaces Android Auto e Carplay para smartphones.

Em movimento, a solidez é o ponto alto. A carroceria tem rigidez elevada e quase não retorce. O GLA se mantém “no trilho” o tempo todo, sem oscilar.

O câmbio de dupla embreagem e sete marchas imprime dinamismo e “apimenta” a relação, extraindo o melhor do motor 1.6 turbo flex. Seus 156 cv e 25,5 kgfm de torque não empolgam nem desapontam.

Apesar de não ter mudado a mecânica, o novo GLA está mais maduro e portentoso. Fora o tônus muscular extra. **A**



Equilíbrio dinâmico e ótimo nível de requinte a bordo colocam o GLA como referência da classe



Versão nacional não traz os principais conteúdos adicionados no exterior nessa reestilização de meia-vida



DIOGO DE OLIVEIRA
(daoliveira@edglobo.com.br)

TESTE

ACELERAÇÃO

0 - 100 km/h **9,2 s**
0 - 400 m **16,6 s**
0 - 1.000 m **30,4 s**
Vel. a 1.000 m: **173,6 km/h**
Vel. real a 100 km/h **95 km/h**

RETOMADA

40-80 km/h (3º m) **4,1 s**
60-100 km/h (4º m) **4,9 s**
80-120 km/h (5º m) **6,2 s**

FRENAÇÃO

100 - 0 km/h **36,4 m**
80 - 0 km/h **23,5 m**
60 - 0 km/h **13,2 m**

CONSUMO

Urbano **9,2 km/l**
Rodeviário **14,7 km/l**
Média **11,9 km/l**
Aut. em estrada **735 km**

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Dianteiro, transversal, 4 cil em linha, 1.6, 16V comando duplo variável, injeção direta turbo, flex

POTÊNCIA

156 cv a 5.300 rpm

TORQUE

25,5 kgfm entre 1.250 e 4.000 rpm

CÂMBIO

Automatizado de 7 marchas e dupla embreagem, tração dianteira

DIREÇÃO

Elétrica

SUSPENSÃO

Indep. McPherson (diant.) e braços múltiplos (tras)

FREIOS

Discos ventilados (diant.) e discos sólidos (tras)

PNEUS

235/50 R18 (diant. e tras)

DIMENSÕES

Compr. **4,42 m**
Largura **2,02 m**
Altura **1,49 m**
Entre-eixos **2,70 m**

TANQUE

50 litros

PORTA-MALAS

421/336 litros (fabricante/AE)

PESO

1.435 kg

CENTRAL MULTIMÍDIA

6 pol., não sensível ao toque

GARANTIA

2 anos

CESTA DE PEÇAS**

R\$ 32.309

SEGURO***

R\$ 4.908

REVISÕES

10 mil km **R\$ 1.050**
20 mil km **R\$ 1.950**
30 mil km **R\$ 1.050**



Novas lanternas têm luzes horizontais e lentes escurecidas



ETAPA 01: CONCLUÍDA

O MODEL 3 REVOLUCIONA O MERCADO DE ELÉTRICOS E É MAIS UM PASSO NO PLANO DE GERAÇÃO DE ENERGIA ELÉTRICA DA TESLA

 GUILHERME B. MUNIZ (gmuniz@edglobo.com.br)

Engana-se quem pensa que Elon Musk e os funcionários da Tesla respiram aliviados por terem, enfim, colocado nas ruas as primeiras unidades do Model 3. Isso porque até agora poucos carros foram entregues e a maior parte só deve chegar às mãos das primeiras pessoas que reservaram até o final de 2018. Mas também porque o Model 3 é só a conclusão de uma das etapas do ambicioso projeto que Musk traçou para a empresa.

Ser referência na fabricação de carros elétricos e autônomos é só a ponta do iceberg. É a partir disso que a Tesla Inc. quer revolucionar os sistemas de produção e armazenamento de energia, especialmente a que é gerada pela captação de raios solares. Parece maluquice, mas nos últimos anos o empresário anunciou planos que soam impossíveis e que pouco tempo depois já estavam em testes finais. Foi assim com a Tesla, o Hyperloop e a SpaceX.

É impossível saber onde Musk pensa chegar num futuro distante, mas até 2020 ele quer ter a maior fábrica de baterias do mundo. Só a Gigafactory produzirá 35 GWh/ano, mais do que toda a produção mundial em 2013. A Tesla também comprou a SolarCity, maior empresa de equipamentos de energia solar para residências dos Estados Unidos. Ou seja, os carros são só a etapa mais divertida do plano de energia da Tesla. **A**

Enfim, o Model 3

ANUNCIADO SEM DETALHES TÉCNICOS, O ELÉTRICO COMEÇOU A SER ENTREGUE E, FINALMENTE, SABEMOS O QUE ESPERAR DELE

preço inicial		
US\$ 35 MIL	de 0 a	5,6 s
EXTENDED RANGE Versão mais potente e com maior alcance	100 km/h em	5,1 s



 ENTRADA E IGNIÇÃO POR APP

8

AIRBAGS

Para funções autônomas

AUTOPILOT AVANÇADO

US\$ 5 MIL

FULL SELF-DRIVING

US\$ 3 MIL

REVOLUÇÃO

Interior do Tesla é o mais minimalista que você já viu: as saídas de ar são escondidas e o quadro de instrumentos foi eliminado. As informações aparecem na tela de 15".

MAIS DE 500 MIL RESERVAS





Para o futuro ser bom, nós precisamos de transportes elétricos, energia solar e baterias domésticas"

ELON MUSK
CEO da Tesla Inc.

velocidade
máxima

225

km/h

autonomia
aproximada

350

km

225

km/h

500

km



LINHA DO TEMPO

O Plano Secreto

É HUMILDEMENTE ASSIM QUE MUSK SE REFERE A TUDO O QUE PRETENDE FAZER DA TESLA NOS PRÓXIMOS ANOS

2008

Tesla anuncia o Model S, primeiro modelo de volume. Vendas começaram em 2012

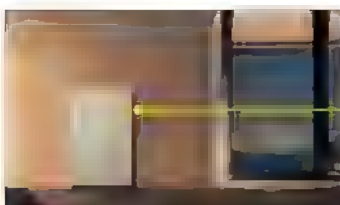


2012

Pouco antes de o Model S chegar ao mercado, a empresa anuncia o SUV Model X.

2014

Tesla abre suas patentes para incentivar a produção de mais carros elétricos.

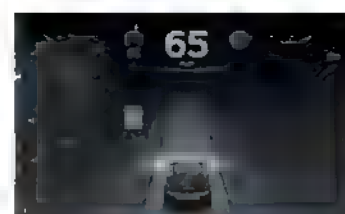


2015

Bateria caseira PowerWall é anunciada como elo entre casas e carros da Tesla.

2015

Começam as entregas do Model X, enquanto os Model S ganham sistema autônomo



Model 3 é anunciado e Tesla compra a empresa de geração de energia SolarCity

2016

2017



2020

Gigafactory, a maior fábrica de baterias do mundo, deve estar em operação total.

E nos próximos anos Musk quer apresentar um caminhão, uma picape, um SUV, um conversível e um ônibus elétrico.



Acesse soundcloud.com/autoesporte/ e ouça nosso podcast

AS BOAS-NOVAS DO VELHO CHICO

PERCORREMOS OS EIXOS DE TRANSPOSIÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO EM UMA VIAGEM DE 2 MIL QUILOMETROS POR TRÊS ESTADOS A BORDO DO NOVO ECOSPORT COM MOTOR 1.5

 JULIO CABRAL (jcabral@edglobo.com.br)

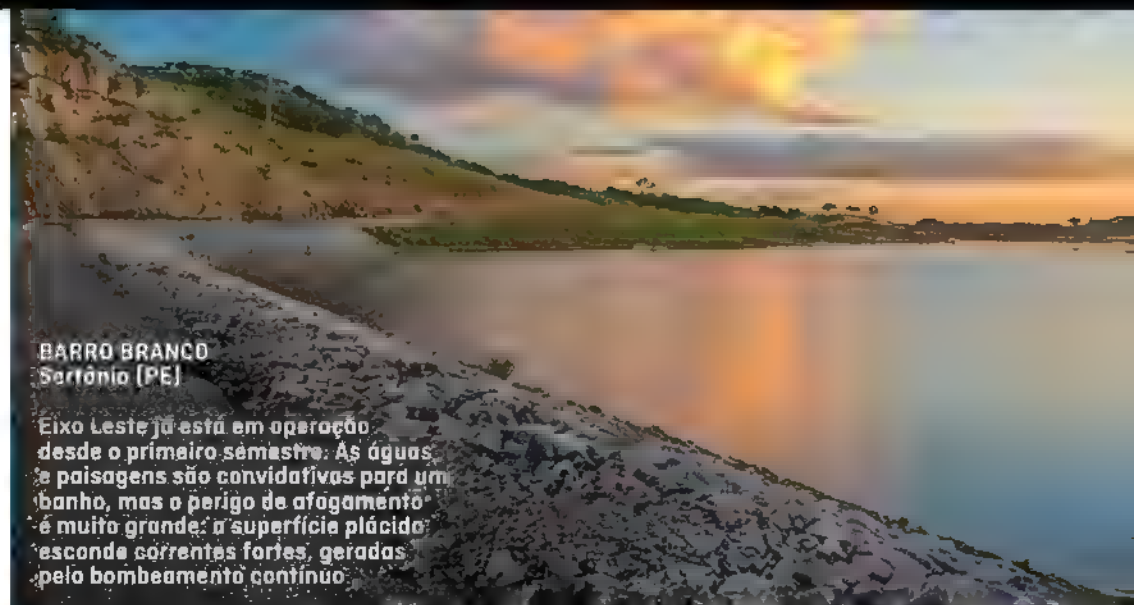


Planejada desde a época de Dom Pedro II, a transposição do rio São Francisco está em andamento. Acompanhar a empreitada, que promete ser a solução para a seca no sertão, surgiu como uma ideia na redação da **Autoesporte**, algo que casou perfeitamente com o lançamento nacional do renovado EcoSport, na cidade pernambucana de Cabo de Santo Agostinho. Aproveitando o evento, a Ford nos emprestou um Eco Freestyle para a jornada. A longa viagem seria uma chance de colocar à prova o novo 1.5 em situações duras.

Chamado de Projeto de Integração do Rio São Francisco (Pisf), a transposição é a maior obra de infraestrutura de águas já feita no país. São 477 km de extensão entre os dois eixos, Leste e Norte. O objetivo é garantir a "segurança hídrica" de 12 milhões de pessoas em 390 municípios nos estados de Pernambuco, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. E os números são superlativos. Vinte e sete reservatórios ligados por 13 aquedutos, nove estações de bombeamento para vencer as elevações de terreno, e quatro túneis. No Nordeste estão 28% da população e apenas 3% da água do Brasil. Cerca de 70% dos recursos da região vêm do rio São Francisco, cujos 2.300 km vão do estado de Minas Gerais até Alagoas.



EIXO NORTE
Jati (CE)
em construção



BARRO BRANCO
Sertão (PE)

Eixo Leste já está em operação desde o primeiro semestre. As águas e paisagens são convidativas para um banho, mas o perigo de afogamento é muito grande: a superfície plácida esconde correntes fortes, geradas pelo bombeamento contínuo.

Há quase um século, a seca de 1915 inspirou o romance *O Quinze*, de Rachel de Queiroz, e o drama pelo qual passa o vaqueiro Chico Bento não mudou muito. O personagem sonhava com inverno, período de chuvas que daria alimento para os bois. A mercê divina nunca veio. A história nos lembrou que o tempo chuvoso que encontramos é apenas um alívio temporário. Enquanto fazíamos a reportagem, 45 municípios ainda estavam em estado de emergência. A seca é a pior desde 1961 e a estiagem é tida como a mais grave nos últimos 100 anos.

Rachel de Queiroz se mudou para o Rio de Janeiro para escapar da seca bem antes de publicar seu romance mais famoso, em 1930. Sair da própria terra fugindo da fome feroz é a sina apresentada pela canção *Tris-*

te Partida, de Luiz Gonzaga. A transposição não deixa de ser uma forma de fixar a população no semiárido, seja pela geração de empregos, seja pelo desenvolvimento econômico.

Os planos são mais antigos que a referência literária. A ideia surgiu no Segundo Reinado, em 1849, e foi resgatada por Getúlio Vargas nos anos 1940. A cada estiagem, a transposição ressurgia como solução, como foi nos anos 1980, já no final da ditadura de João Figueiredo. Só saiu do papel no governo Lula em 2007, inicialmente tocada pelo Exército. Os desvios captam 1,4% da vazão do rio. Atualmente, a barragem de Sobradinho (BA) tem volume diminuído para não comprometer o nível do rio ou da barragem de Itaparica (PE), fontes da captação. O caráter humanitário fi-

DOIS EIXOS

O Eixo Leste parte de Floresta, passa por Custódia, Betânia e Sertão até Monteiro (PB). O Eixo Norte, em construção, vai de Cabrobó, percorre o Ceará e chega a Cajazeiras (PB)

SERTÃO NORDESTINO





SERTÃO DE PERNAMBUCO
Betânia (PE)

As raras árvores capazes de dar uma boa sombra na caatinga seca são os juazeiros

ca claro pela destinação do recurso: a água deve ser utilizada para humanos e animais, empresas e irrigação ficam em segundo plano, como exigido pela Agência Nacional de Águas (ANA), em 2005.

Foram quase dez anos até a entrega do Eixo Leste, em março – a previsão era 2012. O trecho de 217 km tem seis estações de bombeamento entre Floresta e Sertânia, até chegar a Monteiro (PB), no rio Paraíba. A corrupção causou grandes atrasos no Eixo Norte, cujas obras ficaram paradas desde junho de 2016, depois que a construtora Mendes Júnior desistiu do trecho após ser acusada de participar de esquemas investigados pela operação Lava Jato. A licitação de pouco mais de R\$ 500 bilhões passou para a responsabilidade do consórcio Emsa-Siton somente em junho passado, um ano depois.

Os longos trechos serviram para ganharmos intimidade com o Eco, que mal tinha 300 km rodados. De Recife até o Eixo Norte, em Sertânia, foram 4h30 (314 km). O tricilíndrico 1.5 de 137/130 cv e 16,1/15,6 kgfm rendeu bem com gasolina – o etanol não vale a pena. A média 11,4 km/l espaçou as visitas aos postos, nem sempre à mão.

Só veríamos o rio em Belém do São Francisco (PE), a seis horas e meia da capital, de onde fomos até Floresta,

onde é captada a água do Eixo Leste. Para chegarmos até os canais em construção do eixo Norte, que parte de Cabrobó (PE) e vai até Cajazeiras (PB), tivemos que ir até Jati (CE), a 511 km de Recife, onde os tra-

balhos seguem lentos. Nos canteiros, poderíamos passar com o Eco por uma das tubulações de até nove metros de diâmetro. A previsão é de que as águas cheguem ao reservatório local entre o final de 2017 e janeiro de 2018.

Mais de nove mil pessoas chegaram a ser empregadas e ainda há mais de 2 mil trabalhadores. As oportunidades trouxeram gente de todo o Nordeste. “Vim lá de Independência (CE) para trabalhar na adutora. Já faz nove meses e o pagamento é bom”, afirma o operário Antônio Manoel de Souza, de 61 anos, que trabalha na instalação dos tubos de 600 mm da Adutora do Agreste. “Já é o segundo trecho que eu trabalhei, estou há 11 meses. Nós ficamos hospedados em três casas alugadas, com merenda, almoço, jantar, dormida e passagem. De 45 em 45 dias eles dão uma folga para ir para casa por cinco ou seis dias”, elogia Jamerson Iago, 22 anos, de Fortaleza.

A infraestrutura tem dimensões faraônicas. As estações de bombeamento têm bombas com potência de 7,4 megawatts para elevar as águas a mais de 40 metros, o equivalente a 14 andares. Cada uma pesa 85 toneladas, uns 68 EcoSport. Estradas e viadutos erguidos em meio a paredões de contenção estavam desertos e rodar por esse cenário de filme pós-apocalíptico causou estranheza.

Afora os atrasos, problemas de engenharia cobraram sua parte. Um canal rompeu em Sertânia em junho, mesmo município onde a barragem Barreiro cedeu em março. O Eixo Leste atende Monteiro, Campina Grande e outras 17 cidades na Paraíba. Porém, muitos lugares de Pernambuco não tiveram a mesma sorte, tal como Arcoverde, a 50 km de Sertânia, que terá abastecimento contínuo quando for feita a Adutora do Agreste, uma das

Joranir José da Silva representa a tradição dos Toyota Bernardões de seis portas, criados para vencer o sertão



ANTONIO MANOEL DE SOUZA
Operário da Adutora do Agreste

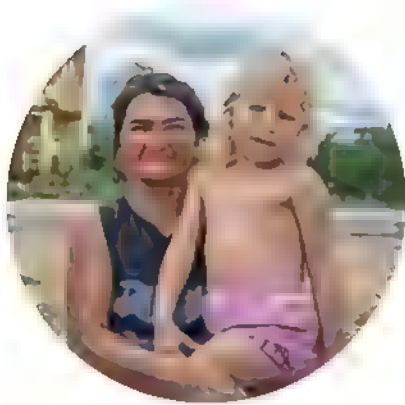
Nascido no Ceará, o migrante trabalha na construção da adutora, ainda longe de ser terminada



ESTAÇÃO DE BOMBEAMENTO
Floresta/Eixo Leste

O edifício é uma das muitas estações de bombeamento da transposição





SÔNIA MARIA PEREIRA
Trabalhadora rural

Vivendo sozinha em um lugarejo abandonado pelo tempo, a agricultora lembra da época em que a cidade vivia do cultivo, mas o rio que passa ali está seco há sete anos



JOÃO NEVES
Agricultor

Embora plante um pouco de feijão e de milho, sua principal fonte de receita é a venda de carvão vegetal, uma das saídas para aqueles que vivem sem terras ricas em água

obras ligadas à transposição. A ramificação de R\$ 370 milhões tem previsão para 2018. A adutora de 70,8 km é responsabilidade do estado e vai garantir água permanente a 1,3 milhão de pessoas em 23 municípios. Alguns trechos serão antecipados com a ligação a outros reservatórios ou poços, entretanto, funcionarão plenamente só em 2020, quando for entregue o Ramal do Agreste, que captará água no reservatório de Barro Branco de Sertânia e levará até o açude Ipojuca, em Arcoverde.

“Em Arcoverde o abastecimento segue o rodízio de bairros e dura dois ou três dias. Nós não temos indústria por causa da falta de água, só o comércio salva”, lamenta Tatiane Bioso, 24 anos. Próximos da zona de abrangência, alguns agricultores penam para plantar. “Na região não tem nenhuma obra, aqui plantamos um pouco de feijão e milho”, explica João Neves, de 60 anos, cuja propriedade fica depois de Custódia (PE). Para ganhar um extra, ele vende carvão vegetal por R\$ 13 o saco.

Outros lugares sofrem com a espera. “Já vi muito pior, melhorou um pouco só pela chuva, do governo mesmo não veio nada. Já passei um ano sem água na torneira. Eu compro até 14 mil litros quando dá e às vezes não enche uma cisterna”, conta Joana Pereira de Almeida, 61 anos, que mora com a filha Maria, de 36 anos, nos arredores de Salgueiro. “Mesmo sem o abastecimento, tenho que pagar a

taxa da Companhia Pernambucana de Saneamento (Compesa). Eu pago R\$ 42, senão meu nome fica no vermelho. A maior parte completo com carro-pipa”, reclama Fernando Melo, 48 anos, comerciante nascido em Custódia (PE). O custo das obras será repassado aos consumidores por taxas pelos estados. Não é hoje que a água cairá dos céus.



Agora eu não consigo plantar nem um pé de banana ou de mamão. Se cair um sapo ele morre aqui mesmo”, lamenta Sônia Maria Pereira

Ter o suficiente para pagar um caminhão-pipa chega a ser um privilégio, bastou embrenhar na caatinga para encontrarmos quem dependa dos militares. “A cisterna do povoado é abastecida pelo Exército. Quando dá, compramos um tonel. O poço só dá para os bichos”, diz Maria da Fátima Alves, de 60 anos, que mora com o filho com necessidades especiais e familiares perto da Comunidade Quilombola Conceição das Criolas, zona rural de Salgueiro. Não dá nem para o necessário, para você ter uma ideia, a Organização Mundial da Saúde (OMS) diz que um ser humano precisa de 100 litros de água por dia para beber, fazer a higiene e cozinhar. Um tonel tem 200 l.

Nos meses de calor, os reservatórios e canais viraram fonte de lazer. O refresco esconde o perigo. Spots nas rádios alertam para o risco de nadar no reservatório

ou canais, cujas águas escondem correntes geradas pelo bombeamento. “É proibido tomar banho. Aqui mesmo morreram duas pessoas conhecidas”, lamenta Priscila de Lima Vieira, 24 anos, de Sertânia. O primeiro afogamento registrado no sistema foi em março.

Após Betânia, seguimos pela terra por horas. O futuro Freestyle 2.0 4x4 seria mais adequado, mas com carinho vencemos os piores trechos da caatinga baixa, dominada por cabras e bodes. Uma das raras árvores que forma uma boa sombra é o juazeiro, que deu nome à cidade baiana. É debaixo de um que Fabiano descansa em *Vidas Secas*, de Graciliano Ramos. O ar-condicionado com três velocidades no modo automático deu conforto quase embaraçoso diante da aridez. Nem mesmo a poeira mais fina entrou na cabine.

Nesse terreno, os Toyota Bandeirante estão em casa. Feito entre 1962 e 2001, o jipão saía da fábrica de São Bernardo do Campo (SP) com quatro portas, mas era alongado em oficinas, onde recebia outras duas portas e uma fileira extra para levar oito pessoas debaixo da capota de lona. Típicos do sertão, eles sobreviveram às vans por serem 4x4 e não desvalorizam. “Paguei R\$ 47 mil nesse modelo 1987, antes eu dirigia o Toyota dos outros. Ele vai aonde as vans não vão e a passagem mais

RIACHO DO NAVIO Floresta (PE)

Contado por Luiz Gonzaga, ele está quase seco e não enche há anos





PELO SÃO FRANCISCO

A obra do Eixo Norte ficou paralisada após a construtora Mendes Júnior desistir da empreitada. O motivo? Acusações de corrupção levantadas pela operação Lava Jato

EIXO NORTE
Ceará

Perto da cidade de Jati, os canais ainda estão em construção e exibem apenas a água da chuva represada



NEQUINHO TRUKÁ
Cacique

A atuação ambiental do líder da tribo truká alerta para os problemas que o próprio rio São Francisco passa, a despeito das obras

**INÍCIO
DAS OBRAS**

2007

**ESTIMATIVA
DE GASTOS***

9.6 bi

**ACIMA DO
ORÇAMENTO***

4.9 bi

**PREVISÃO DE
CONCLUSÃO**

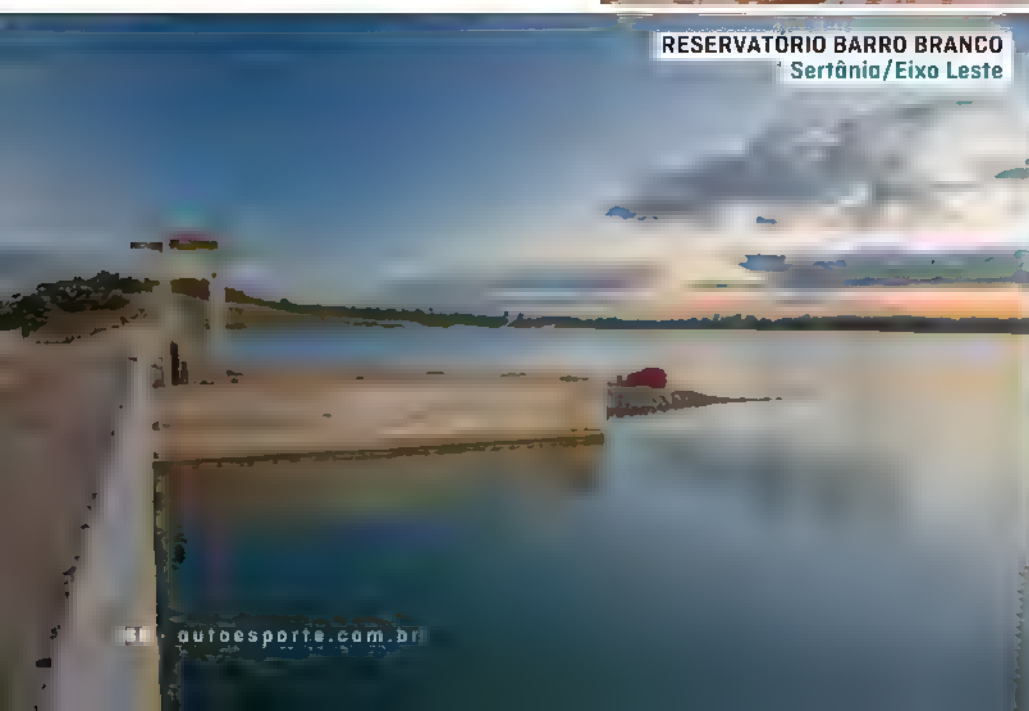
2018

* valores em R\$



RESERVATÓRIO BARRO BRANCO
Sertânia/Eixo Leste

REPRESA DE ITAPARICA
Pernambuco/Eixo Leste





MÃE E FILHA
Salgueiro (PE)

Joana Pereira de Almeida, 61 anos, que mora com a filha Maria, de 36 anos, na zona rural e dependem de carro-pipa. A casa com mais de 100 anos foi construída pelo pai de Joana

cara sai uns R\$ 8, elogia Joranir José da Silva, 39 anos, motorista baseado em Caruaru (PE).

O tempo de convivência evidenciou defeitos do Eco. Mesmo redesenhados, os bancos são curtos para pernas compridas. Os nichos e porta-luvas pequenos não deram para a partida e o porta-malas exigiu criatividade para levar três malas e mochila. A central Sync de oito polegadas é ótima, entretanto, decepcionou no GPS, impreciso em alguns lugares.

Ao passarmos por uma vila abandonada perto de Custódia (PE), paramos para falar com as únicas moradoras. “A última vez que vi o rio encher eu tinha 10 anos, faz sete anos que não passa água. Eu e meu pai enchiamos 30 ou 40 sacas de milho. Agora eu não consigo plantar nem um pé de banana ou de mamão. Se cair um sapo ele morre aqui mesmo”, lamenta Sônia Maria Pereira, de 47 anos, com a filha Elen no colo. Elas dependem dos R\$ 190 do Bolsa Família e de uma cesta básica da igreja para viver. O desolamento se repetiu ao cruzar pontes sobre leitos secos. O *Riacho do Navio*, que dá nome à canção de Luiz Gonzaga, em Floresta, tinha só poças d’água e não enche há anos.

Se por um lado tira de muitos, por outro a seca dá oportunidade para poucos, caso dos carros-pipa. “Nós pagamos R\$ 300 por mês cada pipeiro, R\$ 10 por dia, para abastecermos. Tem dia que dá de duas a três viagens”, explica Cícero José da Silva, 33 anos, motorista de caminhão-pipa. Após abastecer em um

manancial, ele vende o tanque do seu Ford F12000 por R\$ 140. A renda pode ultrapassar R\$ 4 mil. Responsável pela Operação Carro-Pipa, criada em 1998, o Exército usa pontos eletrônicos contra fraudes, que incluem balões de ar no tanque para tapear o volume entregue nas cisternas.

Na BR-232 e outras rodovias não duplicadas, as ultrapassagens ilegais foram uma praga. O automático de seis marchas aproveita a força e não nos fez suar frio nas retomadas. A fiscalização é rara e não topamos com barreiras nem nos municípios do Polígono da Maconha. O que está longe de indicar tranquilidade. Os índices de violência são elevados e poucos dias antes, a Polícia Militar encontrou 12 mil pés de maconha em Cabrobó irrigados clandestinamente com águas dos canais. Outros agricultores também já foram flagrados, o Ministério da Integração Nacional diz que só nos últimos 2,5 meses foi furtado o equivalente a quatro Lagoas Rodrigo de Freitas, no Rio de Janeiro. Nesses casos, a polícia é informada.

Os impactos preocupam lideranças locais. O cacique Neguinho Truká, 44 anos, acompanha as mudanças das espécies e do nível do rio na ilha em que vive a tribo truká, em Cabrobó, de onde é captado o Eixo Norte. “A transposição esqueceu-se de reflorestar alguns afluentes e a mata ciliar já não existe mais, o que acelera o assoreamento”, alerta o cacique, ex-vereador pelo Partido Verde. O projeto de revitalização, chamado de Novo Chico, sairá por R\$ 900 milhões, mas ainda é outra etapa não completada da transposição do rio São Francisco. **A**

CÍCERO JOSÉ DA SILVA
Pipeiro

Cada caminhão-pipa sai por R\$ 140 e o Exército é responsável por fiscalizar tudo



SERVIÇO

MANUAL DA BOA VIZINHANÇA

VAGAS EM GARAGENS DE CONDOMÍNIOS ESTÃO ENTRE AS PRINCIPAIS CAUSAS DE CONFLITOS ENTRE MORADORES, MAS É SIMPLES EVITAR PROBLEMAS MAIS SÉRIOS



LUCIANA MATTIUSI (autoesporte@edglobo.com.br)

Por mais segurança e comodidade que um condomínio possa oferecer, do lado de dentro dos portões a convivência entre vizinhos nem sempre é amistosa. Quando envolve o uso da garagem, então, discussões, ofensas, ameaças e até agressões são mais comuns do que se supõe. "A garagem é foco de boa parte dos conflitos de um condomínio e, com frequência, termina em ações judiciais ou agressões, pois envolve duas paixões do ser humano: território e carro", diz o advogado André Luiz Junqueira, autor do livro *Condomínios - Direitos e Deveres* e consultor jurídico da Comissão de Direito Imobiliário da OAB-RJ.

Só quem já passou pela experiência, como a organizadora de eventos Maria Fernanda Pacini, de São Paulo, sabe como é desagradável. Há um ano, ela chegou em casa com a mãe e viu que não dava para parar em sua vaga, pois o vizinho havia invadido o espaço. Ligou para o zelador para que ele pedisse que o dono do outro carro fosse até a garagem. Só não esperava a confusão que viria a seguir.

"Ele desceu e começou a me xingar, gritava, falava que ia me espremer. Minha mãe ficou muito nervosa. Só pedi para ele estacionar direito. Deixei ele discutindo sozinho, liguei para o síndico para contar o que tinha acontecido. E não demorou para que a situação se repetisse, dessa vez com o marido de Maria Fernanda.

Uma reunião de condomínio resolveu trocar a vaga do vizinho briguento, deixando-o ao lado da parede, sem outros carros em volta. "O condomínio teve a atitude certa. A garagem é área comum e o síndico não pode ficar alheio ao que acontece nem se submeter a atitudes antissociais como essa. Outras providências podem ser notificações, multa e, se nada adiantar, ação judicial", opina Marcelo Borges, diretor jurídico da Associação Brasileira das Administradoras de Imóveis (Abadi).

PROIBIDO ESTACIONAR



"Parar em local proibido é prática que cria embaraço e é passível de punição pelo condomínio, geralmente multa", diz Junqueira. Estacionar mais carros do que se tem direito e liberar vagas para visitantes são más condutas frequentes, segundo Borges, da Abadi. "É problema que se resolve com fiscalização. O condomínio deve criar mecanismos de controle de acordo com suas possibilidades. Pode ser desde o mais simples, como identificação por cartão, até leitura por cancela eletrônica", conta Borges, que ainda destaca como causa de problemas a locação de vagas para não moradores.

USO INDEVIDO



Ao contrário do que muitos pensam, a vaga não é extensão do imóvel principal, e não deve ser usada como depósito. "Havendo desrespeito à finalidade da vaga, o condomínio pode advertir, multar e até mover ação judicial para remoção de bens que não sejam veículos", diz Junqueira. E essas sanções podem valer para motos e bicicletas. Depende do estabelecido pela convenção ou regulamentação interna, que pode permitir seu estacionamento junto aos carros ou em espaços próprios. "A criação dessas vagas deve ser bem avaliada, calculando o risco de ter mais bens na garagem, o que aumenta a cobertura da seguradora, e respeitando as normas que tratam do espaço mínimo de manobra e segurança", ressalta o advogado.



A solução de vários problemas no condomínio começa com a educação dentro de casa

FURTOS E DANOS



Além da integridade física, o condômino quer garantir sua segurança material quando estaciona o carro na garagem do prédio. Mas isso nem sempre acontece. "O morador tem a sensação de que suas coisas estão seguras lá, mas acaba se surpreendendo com a alta incidência de arrombamentos, amassados, riscados e até furtos ocorridos dentro da garagem. E muitas vezes ele sai no prejuízo", comenta Borges, da Abadi. Segundo o diretor jurídico, o condomínio somente assume a responsabilidade se estiver previsto na convenção e quando há vigilância intensa e ostensiva na área, pois nesses casos fica configurada "fa-

lta no serviço prestado". "Fora isso, pode-se fazer uma investigação mas, sem gravação, é praticamente impossível provar quem foi o culpado, a não ser que ele mesmo 'se entregue'. Mas aí vai da ética e honestidade de cada um", alerta Borges. Honestidade que não faltou ao vizinho da arquiteta Ane Elisa Leite, quando ainda morava em São Paulo. Seu então marido viajava muito e o carro dele ficava na garagem. "Eu até esquecia dele. Mas um dia um vizinho veio me procurar porque tinha ralado o para-choque. Só tinha arranhado um pouco a pintura e o cara mesmo providenciou um lugar para pintar. Achei legal porque, se ele não falasse, ia demorar muito para perceber. Mesmo com câmeras no prédio, não ia dar para saber o que aconteceu", conta.

SEGURANÇA



Ainda mais grave é o uso da garagem como espaço de diversão por crianças e adolescentes. A solução começa pela educação em casa, mas a administração do prédio pode tomar providências. "O condomínio deve desenvolver a cultura para que se evite tal uso, sob pena de ser responsável por eventuais danos às crianças/adolescentes ou por elas causados. O condomínio deve advertir os responsáveis e, havendo recusa, avaliar medidas mais enérgicas", diz Junqueira. Os mais expostos a riscos são justamente os jovens, especialmente se há motoristas que excedem a velocidade na garagem, e podem atingir pessoas. "Todo cuidado que se deve ter no trânsito de rua é preciso possuir em dobro na garagem. Para evitar acidentes, o condomínio pode estipular a velocidade máxima", conclui o advogado.

SIMPLES SOLUÇÃO



Qualquer que seja a causa do problema, o morador que se sente prejudicado deve procurar uma solução. "Pode começar buscando conciliação direta com o vizinho. Se não adiantar, ele deve procurar a ajuda da administradora, que é responsável pela aplicação do regulamento interno do condomínio. Se nada der certo, o jeito é entrar na Justiça, mas normalmente esses conflitos são resolvidos internamente. E não há segredos: basta seguir o que determina a convenção do prédio", finaliza Borges. **A**

USADO BOA COMPRA

Toyota Corolla Altis 2015

de R\$ 71 mil
a R\$ 115 mil



O Toyota Corolla completou 51 anos de idade em plena forma. O sedã, que chegou ao Brasil em 1994, importado do Japão, começou a ser produzido em solo brasileiro em 1998, na fábrica de Indaiatuba, (SP). Mais de 1 milhão deles foram produzidos por aqui, e o sedã soma mais de 44 milhões emplacados pelo mundo.

A 11ª geração do médio chegou ao mercado em 2014 sobre a nova plataforma TNGA, a mesma do Prius. A nova base o espichou para 2,70 metros o entre-eixos, 10 cm a mais, melhorando o espaço para os ocupantes. Outra novidade bem-vinda foi a adoção do câmbio CVT, que substituiu o obsoleto automático de quatro marchas. Os aclamados controles de estabilidade e de tração viriam só depois, em 2017.

Dono de todos esses atributos, o Corolla Altis 2015 é o carro escolhido por **Autoesporte** para inaugurar a nova seção "Usado Boa Compra". O sedã se destaca pela confiabilidade do conjunto mecânico, pela dirigibilidade afiada, pelo ótimo espaço interno e pelo bom nível de conforto. O avantajado porta-malas leva 507 litros e o valor do seguro não assusta. Nos sites de buscas é possível encontrar exemplares ano/modelo 2015 por preços que variam entre R\$ 71 mil e R\$ 115 mil.

ALEXANDRE IZO



MOTOR E CÂMBIO

Tem um eficiente motor 2.0 flex de 154 cv com 20,7 kgfm que casa bem com o câmbio CVT de sete marchas virtuais.



CONFORTO E ESTABILIDADE

A suspensão absorve as irregularidades do piso e transmite firmeza nas curvas, sem afetar o bem-estar dos ocupantes.



ERGONOMIA E ACABAMENTO

O Corolla "veste bem". Embora tenha muito plástico na cabine, os comandos são intuitivos e todos bem posicionados.



DESVALORIZAÇÃO E MANUTENÇÃO

Desvaloriza em torno de 8,6% no primeiro ano, mas é dono de uma manutenção mais barata que a do Honda Civic.



DESEMPENHO

Em 2014, trocou a antiga caixa automática de quatro marchas pelo CVT e melhorou em acelerações e retomadas.



ITENS

- ar digital
- multimídia
- start-stop
- sete airbags
- faróis de led
- câmera de ré
- faróis de neblina



ESPAÇO

Espaçosa, tem 2,70 metros de entre-eixos, 10 cm a mais do que a geração anterior. O bom porta-malas abriga 470 litros.



CONSUMO

A 120 km/h, o modelo roda nos 2.100 rpm. Em perímetro rodoviário, a média de consumo foi de 9,7 km/h, com etanol.

GARANTIA

Os consumidores da Toyota contam com uma garantia de fábrica de três anos para motor e câmbio, sem limite de quilometragem, para uso particular. Isso quer dizer que ainda é possível encontrar unidades seminovas com cobertura. Fique atento se as revisões foram feitas.

SEGURO*

Para inserir o Corolla Altis 2015 em uma apólice de seguro, pouco importa se você tem 30 ou 40 anos. Isso porque as seguradoras cobram, em média, R\$ 3.366 de quem acabou de assoprar 30 velinhas, e R\$ 3.298 para aqueles que acabaram de se tornar quarentões.

ATENÇÃO NA COMPRA

Para o consultor de **Autoesporte**, Rubens Venosa, o Corolla Altis 2015 é um usado confiável. "Não dá problemas e ainda está na garantia. A grande sacada da Toyota é fazer tudo simples e bem feito. O seminovo, com 30 mil km rodados, ainda tem a terceira revisão pela frente", diz.

*As cotações foram feitas pela Uniar Seguros com base nos perfis de homens de 30 e 40 anos, solteiros e moradores da zona sul de São Paulo, sem bônus.

MERCADO

A VELHA HISTÓRIA DO ANO/MODELO

NOVA LEI QUER DAR PRAZO MÍNIMO PARA A MUDANÇA DO ANO/MODELO DOS CARROS

AMANDA OLIVEIRA
COM ALBERTO CATALDI



I magine comprar um veículo 0 km em janeiro e dois meses depois descobrir que existe uma versão atualizada. Cada vez mais, as fabricantes têm adiantado o lançamento de suas novas linhas para o começo do ano. Nesses casos, os modelos 2017/2017 logo são substituídos pelos 2017/2018.

O projeto de lei 7204/2014 (autoria do ex-deputado Onofre Santo Agostini) quer proibir alterações nos carros e motos fabricados por um período inferior de um ano. Para o relator Chico Lopes (PC do B), veículos com pequenas alterações não podem ser considerados do ano seguinte. “[O automóvel] só será do ano na hora que for lançado.”

Se a lei for aprovada, para alterar o ano/modelo dos veículos será necessária a comprovação de uma relevante inovação técnica, estética ou mecânica. Carlos Estracine, diretor de programas especiais do Procon-SP, diz que apenas mudanças efetivas como de design e motorização justificariam o aumento de preço, que geralmente ocorre. “Se você modificar o design de um farol, não é uma mudança significativa.”

Mas um carro lançado no final de 2017 teria o modelo desse ano? Não é bem assim. O projeto de lei estabelece

que os veículos fabricados a partir de setembro poderão mudar o ano/modelo.

A Comissão de Defesa do Consumidor já deu parecer favorável para o projeto, que ainda precisa passar pela comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio e pela de Constituição e Justiça.

No entanto, o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, Antonio Megale, vê esse tipo de legislação como um desserviço para a população. Para ele, mesmo as trocas imperceptíveis são benéficas.

O presidente explica que, se existir uma inovação para o carro, não tem sentido esperar um ano para lançar. “Você está no meio da produção e encontra um componente melhor. Você faz essa mudança normalmente porque está melhorando o seu produto, uma legislação dessa pode impedir essa transformação.” **A**

COMO É

Em qualquer período do ano, a montadora pode fazer modificações nos veículos e também alterar o ano/modelo

COMO PODERÁ FICAR

A marca não pode fazer modificações técnicas, estéticas ou mecânicas nos automóveis e motos fabricados em um período inferior a um ano.

O ano/modelo dos veículos só poderá ser mudado para automóveis e motos fabricados a partir de 1º de setembro

Alterações no ano/modelo, apenas com a comprovação de relevante mudança técnica, estética ou mecânica.

ARGUMENTOS A FAVOR

Reduziria o tempo de desvalorização dos veículos

O preço dos carros não subiria tão rápido por mudanças simples.

ARGUMENTOS CONTRA

Inovações benéficas para o consumidor iriam demorar para ser lançadas.

Os carros brasileiros estariam desatualizados em relação ao mercado externo

MERCADO

Números de venda, análises, lançamentos e as tabelas mais fáceis de consultar

FAZEMOS (QUASE) QUALQUER NEGÓCIO



AS TÁTICAS DAS CONCESSIONÁRIAS
E DOS FABRICANTES PARA
CONVENCER O CONSUMIDOR A
FECHAR A COMPRA DO CARRO O KM

TENEZA CONSIGLIO (tfrigo@edglobo.com.br)

Há três meses, em uma pesquisa de preços e condições de negociação nas concessionárias, me deparei com uma proposta inusitada: parcelar uma parte do carro 0 km no cartão de crédito. O discurso da vendedora era poderoso, além de escapar dos juros de um financiamento maior, eu ainda poderia ganhar pontos no programa de milhagem para viajar. “Nossa, parece mesmo uma boa ideia”, pensei.

O que parecia ser uma oferta excepcional, na verdade, se tornou uma prática comum em diversas concessionárias no último ano. Com a queda do mercado de automóveis novos, as lojas, em parceria com as fabricantes, tiveram que tornar a venda mais flexível. “Hoje, tudo pode entrar na negociação, a troca do usado, pintura metálica, IPVA grátis”, afirmou Daniel Losi, gerente comercial da Ita-

vema Japan, em São Paulo. “Se eu não facilitar para o cliente e não abrir mão do preço, eu não vendo”, afirmou o vendedor, que tem cerca de 25 anos de experiência no ramo.

Mais que investir em novas formas de negociar, várias lojas perceberam que era necessário aprimorar a melhoria do atendimento para que a própria experiência fosse um fator de convencimento. “O mercado está mais competitivo. Atualmente, todo mundo oferece taxa zero, desconto. Além disso, o cliente já chega na concessionária muito bem informado. O vendedor precisa gerar empatia e surpreender no atendimento para que, na hora de fechar a compra, o cliente lembre dele”, afirma Alessandro Batista Santos, gerente comercial da Ford Sonnervig.

Pois é, quem não se comunica – e não negocia – se trumbica! **A**

TAXA

00%

A famosa taxa zero sempre foi um chamariz para a venda de carros mais baratos. Hoje, no entanto, ela tem sido oferecida mesmo por fabricantes de luxo. A ém de Audi e BMW, que já usam o recurso há mais de um ano, a Volvo decidiu disponibilizar a facilidade até para o seu carro mais caro, o XC90 T8, um SUV de R\$ 420 mil. Ainda assim, é preciso desembolsar metade desse valor à vista para poder parcelar o restante em até 24 vezes de R\$ 7 mil.

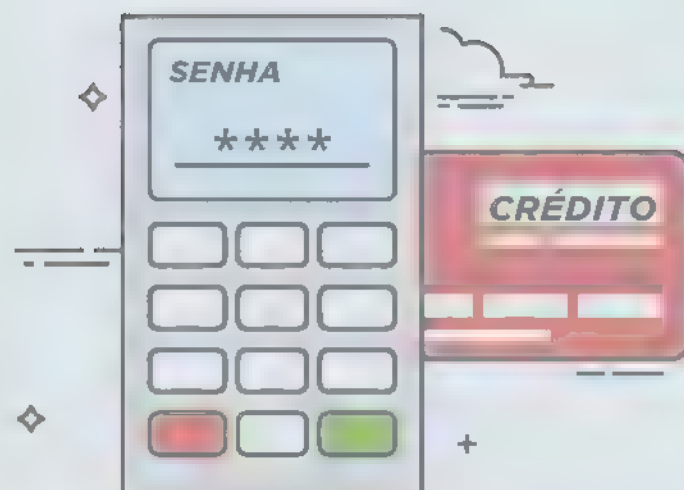


O valor do usado

Para ajudar o consumidor e trocar de carro, algumas revendas passaram a oferecer mais no carro como parte do pagamento. "Hoje, a loja está pagando até 10% a mais no modelo usado do que há um ano. Claro que o mercado de seminovos também melhorou, mas nos últimos meses a própria montadora passou a dar R\$ 2 mil de bônus no seminovo do cliente para fecharmos o negócio", afirmou Daniel Losi, da Itavema Japan, em São Paulo.

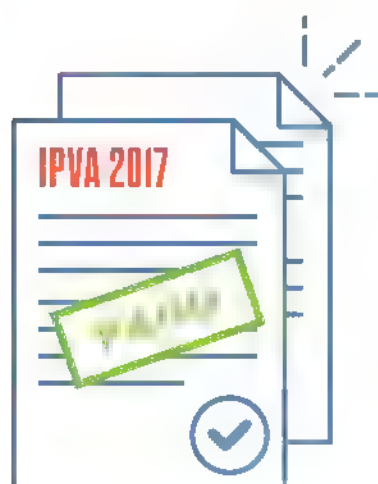


Dependendo da condição de pagamento, as lojas conseguem oferecer alguns mimos. Protetor de cárter, jogo de tapetes e película são itens de praxe, mas dá para negociar cor metálica e até algum acessório. "Com apoio da fábrica, a gente consegue fazer algumas manobras. Não quer dizer que o banco de couro vai sair de graça", diz Daniel Losi, gerente comercial da Itavema Japan.



Passa no crédito

Parcelar parte do carro novo no cartão de crédito é possível em quase todas as concessionárias, independentemente da marca. O valor, no entanto, pode variar. "Hoje, nós oferecemos o parcelamento no cartão para toda a nossa gama. Às vezes, o cliente consegue, com a ajuda do pagamento no cartão, dar uma entrada melhor e, dessa forma, conseguir taxa de juros mais atrativas no financiamento", explica Maurício Martins Costa, gerente de vendas da Toriba Renault.



Tudo em dia

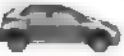
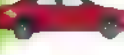
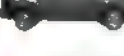
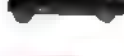
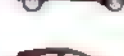
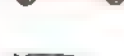
Oferecer o IPVA grátis, especialmente no segundo semestre do ano, não é novidade. Mas, no primeiro semestre, a oferta facilitou a conclusão de algumas compras, segundo os vendedores. Dependendo da concessionária, reduzir o preço de venda para que o cliente possa deixar em dia a documentação de compra do carro também entrou na jogada. As lojas passaram a fazer "quase" qualquer negócio o ano todo.

Tem desconto?

A palavra "desconto" costuma motivar a compra até mesmo de quem não está muito convencido a trocar de carro. É uma tática efetiva, segundo os lojistas. Ford e Chevrolet investiram pesada nesse mote no primeiro semestre do ano e conseguiram superar as vendas do ano anterior.

MODELOS

Automóveis de passeio e comerciais leves mais emplacados. A ordem leva em conta o desempenho de vendas no mês de junho

		JUNHO 2017	JUNHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIAÇÃO (%) JUN/MAIO
1	 CHEVROLET ONIX	15.234	14.923	98.469	2%
2	 HYUNDAI HB20	9.312	9.715	60.460	-4,1%
3	 FORD KA	7.248	7.812	51.898	-7,2%
4	 RENAULT SANDERO	6.663	9.087	45.530	-26,6%
5	 CHEVROLET PRISMA	6.300	6.635	37.502	-5%
6	 TOYOTA COROLLA	6.250	5.734	35.437	9%
7	 VOLKSWAGEN GOL	6.236	6.529	42.445	-4,5%
8	 FIAT TORO	5.028	5.579	29.714	-9,8%
9	 FIAT MOBI	4.315	6.562	29.933	-34,2%
10	 JEEP COMPASS	4.151	3.820	26.154	8,6%
11	 VOLKSWAGEN SAVEIRO	3.811	3.631	23.826	4,9%
12	 VOLKSWAGEN FOX/CROSSFOX	3.771	3.751	24.611	0,5%
13	 VOLKSWAGEN VOYAGE	3.661	3.293	22.074	11,1%
14	 TOYOTA ETIOS	3.542	3.652	24.188	-3%
15	 FIAT STRADA	3.526	4.024	27.550	-12,3%
16	 HONDA HR-V	3.511	4.058	26.728	-13,4%
17	 FIAT UNO	3.355	4.414	23.551	-23,9%
18	 FIAT ARGO	3.235	1.643	4.966	96,9%
19	 JEEP RENEGADE	3.176	2.993	20.966	6,1%
20	 HYUNDAI CRETA	3.169	3.518	20.492	-9,9%

*ACUMULADO ATÉ JULHO DE 2017

MERCADO OSCILANTE

O mercado de automóveis novos vive uma verdadeira gangorra. Há meses em que as vendas crescem, outros, em que caem. Foi o que aconteceu em julho, mês em que os licenciamentos recuaram 5,4% em relação a junho. Ainda assim, as números foram melhores que os registrados no mesmo mês de 2016: o aumento foi de 2,33%. Nesse cenário, o Chevrolet Onix continua como o líder absoluto do mercado, embora julho tenha sido o melhor mês do ano para o Toyota Corolla, que vendeu 6.250 unidades. O Jeep Compass também foi destaque. Com crescimento de 8,6%, superou o Honda HR-V e se tornou o utilitário esportivo mais vendido no período. O novato Fiat Argo, em seu segundo mês nas lojas, também já apareceu na lista, embora ainda tenha ficado na 18ª posição. Quem realmente caiu foi o Mobi: -34%. Já será uma reação à chegada da rival Renault Kwid?

TOYOTA EM ALTA

Impulsionada pelo melhor mês de vendas de seu sedã médio Corolla, a Toyota voltou ao Top 5 das marcas com aumento de 4,4% nos licenciamentos. Mas ela não foi a única a ter um resultado positivo em julho. A Jeep, com uma forcinha do Compass, e a Mitsubishi, com a chegada do ASX renovado, cresceram no mesmo período 7,1% e 15,3%, respectivamente.

MARCAS

Posição dos emplacamentos de automóveis e comerciais leves no mês

	JULHO 2017	JUNHO 2017	ACUMULADO 2017*	VARIAÇÃO (%) JUL/JUN	PARTICIPAÇÃO NO ANO (%)
1 CHEVROLET	33.502	33.606	209.306	-0,3%	17,8%
2 FIAT	24.714	27.978	159.700	-11,6%	13,6%
3 VOLKSWAGEN	22.750	22.913	147.668	-0,7%	12,6%
4 HYUNDAI	17.148	17.942	110.429	-4,4%	9,4%
5 TOYOTA	16.775	16.084	104.529	4,4%	8,9%
6 FORD	16.066	17.836	109.552	-9,9%	9,3%
7 RENAULT	12.475	14.907	85.911	-16,3%	7,3%
8 HONDA	9.916	11.523	74.921	-13,9%	6,4%
9 JEEP	7.364	6.874	47.722	7,1%	4,0%
10 NISSAN	5.001	5.670	39.153	-11,8%	3,3%
11 PEUGEOT	2.200	2.275	13.985	-3,3%	1,1%
12 MITSUBISHI	2.029	1.760	11.851	15,2%	1%
13 CITROËN	1.717	2.425	13.114	-29,2%	1,1%
14 MERCEDES	1.191	1.358	7.498	-12,3%	0,6%
15 BMW	1.035	1.004	5.310	3%	0,4%

VENDAS POR CATEGORIA

Acompanhe o desempenho dos emplacamentos dos carros
0 km no Brasil dentro de cada segmento durante o mês e
desde o começo deste ano

HATCH COMPACTO

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET ONIX	15.234	98.469	2%
2 HYUNDAI HB20	9.312	60.460	-4,1%
3 FORD KA	7.248	51.898	-7,2%
4 RENAULT SANDERO	6.663	45.530	-26,7%
5 VOLKSWAGEN GOL	6.236	42.445	-4,5%

Expectativa pela chegada do compacto Kwid esfriou a venda do hatch nas lojas

HATCH MÉDIO

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET CRUZE SPORT6	679	3.901	2,9%
2 VOLKSWAGEN GOLF	296	2.757	-9,2%
3 FORD FOCUS	384	2.499	-9,4%
4 PEUGEOT 308	56	634	-59,4%
5 TOYOTA PRIUS	202	1.052	18,1%

Foi um bom mês para o modelo elétrico, que fugiu da tendência de queda do segmento.

MONOVOLUMES E PERUAS

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET SPIN	2.070	13.269	-0,5%
2 HONDA FIT	1.772	14.473	-10,7%
3 CITROËN AIRCROSS	641	4.717	-32,1%
4 FORD DOBLÔ	342	2.287	253,3%
5 FORD WEEKEND	290	2.213	-16,6%

Apesar de estar atrás no acumulado em relação ao Fit, a perua da GM manteve a liderança de vendas

SEDÃ COMPACTO

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 CHEVROLET PRISMA	6.300	37.502	-5%
2 VW VOYAGE	3.661	22.074	11,2%
3 TOYOTA ETIOS SEDAN	2.589	17.226	5,2%
4 HYUNDAI HB20S	2.409	17.271	-2,3%
5 FORD KASEDAN	2.220	14.689	-11,2%

Com preços competitivos, o sedã da Toyota ultrapassou o HB20S no mês e pode manter a tendência no ano

SEDÃ MÉDIO

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 TOYOTA COROLLA	6.250	35.437	9%
2 CHEVROLET CRUZE	1.894	10.685	14,8%
3 HONDA CIVIC	1.659	16.353	-26,6%
4 VOLKSWAGEN JETTA	809	3.588	17,4%
5 FORD FOCUS SEDAN	578	3.170	22,5%

Uma queda acentuada nos emplacamentos do sedã da Honda favoreceu a GM, que conquistou o segundo lugar

SEDÃ PREMIUM

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 FORD FUSION	433	2.457	28,5%
2 BMW SÉRIE 3	382	1.841	-4,5%
3 MERCEDES CLASSE C	379	1.718	-7,1%
4 AUD A3 SEDAN	165	1.568	-48,1%
5 AUD A4	64	549	-42,9%

O modelo de luxo da Ford assume a liderança após uma queda para a segunda posição em junho, atrás do Classe C

UTILITÁRIO

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 HONDA HR-V	3.511	26.728	-13,5%
2 JEEP RENEGADE	3.176	20.966	6,1%
3 HYUNDAI CRETA	3.169	20.492	-9,9%
4 NISSAN KICKS	2.473	15.239	23,22%
5 HONDA WR-V	1.563	7.546	-2,9%

Agora nacional, o SUV da Nissan começa a retomar os bons números de vendas de 2016

UTILITÁRIO PREMIUM

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 JEEP COMPASS	4.151	26.154	8,7%
2 TOYOTA SW4	1.062	7.332	-7,4%
3 HYUNDAI IX35	1.052	5.639	-1%
4 MITSUBISHI ASX	594	2.045	197%
5 MITSUBISHI OUTLANDER	479	2.648	21,9%

O fenômeno da Jeep segue sua rota, vendendo mais até que os modelos da categoria de utilitários

PICAPE

MODELO	JULHO 2017	ACUMULADO 2017	VARIÇÃO MENSAL
1 FORD TORO	5.028	29.714	-9,9%
2 VOLKSWAGEN SAVEIRO	3.811	23.826	5%
3 FORD STRADA	3.526	27.550	-12,4%
4 TOYOTA HILUX	3.065	18.962	8,2%
5 CHEVROLET S10	2.673	16.472	-11,28%

Mesmo com a queda no mês, o modelo mantém larga vantagem no acumulado sobre os concorrentes

UM ANO DE NISSAN KICKS

O Nissan Kicks chegou em agosto de 2016, importado do México, apenas na versão topo de linha, SL. As configurações básica e intermediária vieram depois, em 2017, quando ele passou a ser produzido em Resende (RJ). Feito sobre a mesma base de March e Versa, a difícil missão do crossover é tentar encarar a trupe Honda HR-V, Jeep Renegade e Ford EcoSport. Além da acertada mecânica, o Kicks se destaca pelo design moderno, pelos itens de segurança, pelo bom nível de conforto e pela boa dirigibilidade. Confira como foi o primeiro ano do crossover.

 ALEXANDRE IZO

NAS LOJAS

Não há grandes descontos nos preços do Kicks. As deduções ficam, em média, na faixa dos R\$ 800. É vendido nas versões S, SV e SL, mas outras três ganham vida com os pacotes de segurança e de tecnologia. De todas, a versão básica com câmbio manual é a mais barata e foi encontrada em uma loja de São Paulo por R\$ 69.990. Na melhor oferta, encontramos um "Kicks SL Pack Tech" sendo vendido por "apenas" R\$ 95 mil, ou R\$ 2.300 de desconto.

Foi bem aceito?

O Kicks esgotou as 2 mil unidades de pré-venda rapidamente. As 500 primeiras venderam nas primeiras 24 horas. Não fosse a forte concorrência da categoria, poderia ter emplacado mais do que as 15.239 unidades no acumulado do ano.



ALTA DE PREÇOS

VERSÃO	AGO. 2016*	AGO. 2017	VARIAÇÃO
S MT	—	R\$ 70.500	—
S MT Pack Safety	—	R\$ 71.700	—
S CVT	—	R\$ 79.200	—
SV	—	R\$ 85.600	—
SV Pack Plus	—	R\$ 88.600	—
SL	R\$ 89.990	R\$ 94.900	+5,17%
SL Pack Tech	—	R\$ 97.300	—

CÂMERA 360

De série na versão topo, a câmera 360° atua com auxílio de quatro outras câmeras localizadas sob os retrovisores, na grade dianteira e na tampa do porta-malas. A imagem do carro surge na tela quando se aciona a marcha à ré, dando a impressão de que o Kicks está sendo visto de cima. A tecnologia só é vista em carros mais caros.

O QUE MUDOU COM A NACIONALIZAÇÃO?

O Kicks ainda não mudou. Mas com a nacionalização vieram as configurações de entrada e intermediária. O crossover continua confortável, gostoso de dirigir e com bom nível de tecnologia e de segurança. Embora a família tenha crescido, a Nissan ainda não sabe dizer qual variante será a mais vendida, este ano.



Tem pacote de itens bastante recheado, com destaque para os recursos de segurança.

O acertado conjunto mecânico garante boa dirigibilidade e desempenho satisfatório.

Suspensão filtra as irregularidades do solo, priorizando o conforto das passagens.

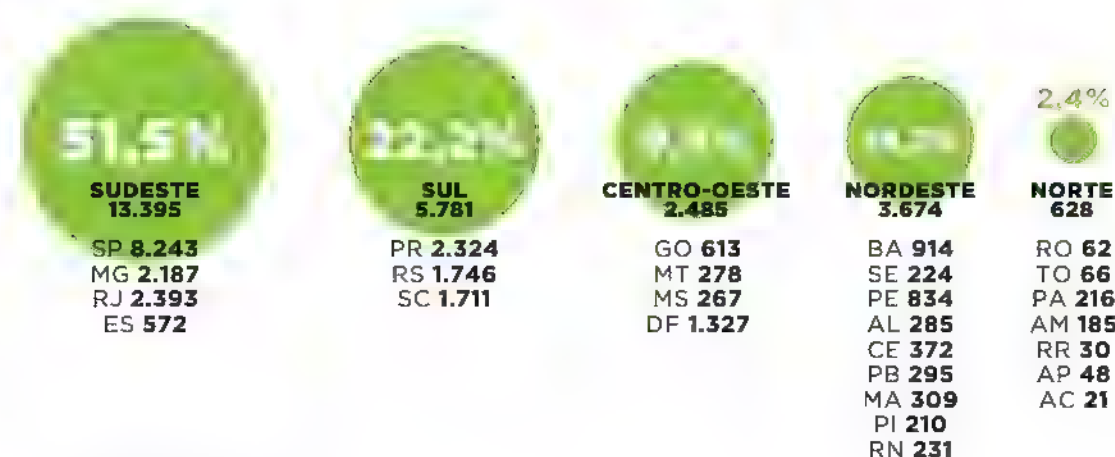


Espaço interno na cabine poderia ser maior.

Versão topo de linha completa pode chegar aos R\$ 100 mil (apurado AE).

Não há freio a disco nas quatro rodas ou controle de velocidade de cruzeiro.

VENDAS PELO BRASIL DESDE AGOSTO DE 2016*



25.963

Para a Nissan, o Kicks é uma excelente opção por entregar um pacote completo. "O design arrojado, a tecnologia embarcada e o interior moderno também se destacam." Aproximadamente 60% dos proprietários são homens, 70% são casados e a grande maioria tem entre 25 e 65 anos.

Tabela inteligente



Carro premium do ano



Sedã premium



Motor do ano 2.0 ou maior



Cupê

A1 Sportback Attraction	1.4	G	AT7	125	113.990
A1 Sportback Ambition	1.8	G	AT7	192	128.990
A3 Sedan Attraction	1.4	F	A6	150	115.190
A3 Sedan Ambiente	1.4	F	A6	150	124.190
A3 Sedan Ambition	2.0	G	AT6	220	156.190
A3 Sportback Ambiente	1.4	G	AT7	122	124.990
A4 Avant Ambiente	2.0	G	AT7	190	191.990
A4 Sedan Attraction	2.0	G	AT7	190	165.990
A4 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	190	186.990
A4 Sedan Ambition	2.0	G	AT7	252	248.990
A5 Sportback Ambiente	2.0	G	A7	190	213.990
A5 Sportback Ambition	2.0	G	A7	190	239.990
A5 Sportback Ambition Plus	2.0	G	A7	190	268.990
A5 Sportback Attraction	2.0	G	A7	190	189.990
A6 Sedan Ambiente	2.0	G	AT7	252	300.990
A6 Sedan Ambition	3.0	G	AT7	333	347.990
A6 Sedan Ambition Plus	3.0	G	AT7	333	372.990
A6 A Road	3.0	G	AT7	320	418.990
A7 Sportback Ambiente	2.0	G	AT7	252	335.990
A7 Sportback Ambition	3.0	G	AT7	310	425.990
A8 Longo	3.0	G	A8	310	511.990
A8 Longo	6.3	G	A8	500	867.990
A8 Sedan	4.0	G	A8	435	621.990
Q3 Attraction	1.4	F	AT6	150	150.990
Q3 Attraction Plus	1.4	F	AT6	150	146.990
Q3 Ambiente	1.4	F	AT6	150	164.990
Q3 Ambiente Plus	1.4	F	AT6	150	159.990
Q3 Ambition	1.4	F	AT6	150	170.190
Q3 Ambiente	2.0	G	AT7	180	182.990
Q3 Ambition	2.0	G	AT7	220	210.990
Q5 Attraction	2.0	G	AT7	252	244.990
Q5 Ambiente	2.0	G	AT7	252	274.990
Q5 Ambition	2.0	G	AT7	252	292.990
Q7 Ambition	3.0	G	A8	333	414.290
Q7 Ambition	3.0	D	A8	333	417.290
RS Q3	2.5	G	AT7	310	332.990
RS 6 Avant	4.0	G	A8	560	689.990
RS 7 Sportback	4.0	G	A8	560	750.990
RS Coupé Plus	5.2	G	AT7	550	1.170.990
S8 Sedan	4.0	G	A8	605	889.990
TT Coupé Attraction	2.0	G	AT6	230	233.990
TT Coupé Ambition	2.0	G	AT6	230	259.990
TT Roadster Ambition	2.0	G	AT6	230	277.990
TTS Coupé	2.0	G	AT6	286	309.990
TTS Roadster	2.0	G	AT6	286	327.990

Continental Flying Spur	6.0	G	A8	560	920.000
Continental GT V8	4.0	G	A8	507	925.000
Continental GT V8S	4.0	G	A8	521	985.000
Continental GT 2p.	6.0	G	A8	507	1.120.000
Continental GT Speed	6.0	G	A8	635	1.295.000
Continental GT Conversive. 2p	6.0	G	A8	567	1.296.000
New Flying V8	4.0	G	A8	528	1.450.000

M140i	3.0	G	A8	340	284.950
220i Active Tourer	2.0	F	A8	192	171.950
320i Sport	2.0	F	A8	184	164.950
320i Sport GP	2.0	F	A8	184	175.950
320i M Sport	2.0	F	A8	184	189.950
320i GT Sport	2.0	G	A8	184	199.950
328i Sport GP	2.0	F	A8	245	211.950
328i M Sport	2.0	F	A8	245	249.950
430i Gran Coupé M Sport	2.0	G	A8	252	279.950
430i Cabrio Sport	2.0	G	A8	252	294.950
530i M Sport	2.0	G	A8	252	314.950
540i M Sport	2.0	G	A8	252	399.950
750Li M Sport	4.4	G	A8	450	759.950
i3 Rex	E	H	A1	170	169.950
i3 Rex Full	E	H	A1	170	179.950
i8	H	H	A6	367	799.950
M2 Coupé	3.0	G	AT7	370	379.950
X1 sDrive20i GP	2.0	F	A8	192	184.950
X1 sDrive20i X Line	2.0	F	A8	192	199.950
X1 sDrive25i Sport	2.0	F	A8	231	219.950
X3 xDrive20i X Line	2.0	G	A8	184	254.950
X3 xDrive35i M Sport	3.0	G	A8	306	325.950
X4 xDrive28i X Line	2.0	G	A8	245	324.950
X5 xDrive35i Full	3.0	G	A8	306	419.950
X5 xDrive30d	3.0	D	A8	258	429.950
X5 xDrive30d (7 lugares)	3.0	D	A8	258	436.950
X5 xDrive30d (entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	439.950
X5 xDrive30d (7 lugares e entretenimento traseiro)	3.0	D	A8	258	446.950
X6 xDrive35i	3.0	G	A8	306	454.950
X6 xDrive35i (entretenimento traseiro)	3.0	G	A8	306	464.950

Celer	1.5	F	M5	108	38.990
Celer	1.5	F	M5	108	39.990
Celer Act	1.5	F	M5	108	40.990
Celer Sedan Act	1.5	F	M5	108	43.490
New QQ Smile	1.0	F	M5	75	25.990
New QQ Look	1.0	F	M5	75	29.990
New QQ Act	1.0	F	M5	75	31.490



SUV de luxo



Este selo indica os eleitos no Qual Comprador, edição especial com análise de todos os carros de até R\$ 350 mil à venda no país



O selo aponta os eleitos como os melhores lançamentos do ano de acordo com Autoesporte e um júri especializado

TIPOS DE CÂMBIOS:

M Câmbio manual

A Câmbio automático

AT Câmbio automatizado

TD Transmissão direta

CVT Transmissão continuamente variável

LEGENDA:

G Gasolina

F Flex

D Diesel

H Híbrido

E Elétrico

SC Supercharged

***** Preço em dólar

CE Cabine estendida

CS Cabine simples

CD Cabine dupla

O Opcional comum a todas as versões

CHEVROLET

Comaro SS	6.2	G	A6	406	310.000
Comaro Conversível SS Conversível	6.2	G	A6	406	343.000
Cobalt LT	1.4	F	M5	102	57.190
Cobalt LTZ	1.4	F	M5	102	62.890
Cobalt LTZ	1.8	F	M5	111	64.390
Cobalt LTZ	1.8	F	A6	111	68.570
Cobalt Elite	1.8	F	A6	108	71.490
Cruze Sport6 LT	1.8	F	A6	144	91.890
Cruze Sport6 LTZ	1.8	F	A6	144	103.990
Cruze Sedan LT	1.4	F	A6	153	92.990
Cruze Sedan LTZ	1.4	F	A6	153	104.990
Montana LS	1.4	F	M5	99	47.690
Montana Sport	1.4	F	M5	99	57.890
Onix Joy	1.0	F	M6	80	41.690
Onix LT	1.0	F	M6	80	46.150
Onix LT	1.4	F	M6	106	51.050
Onix LT	1.4	F	A6	106	56.190
Onix LTZ	1.4	F	M6	106	56.650
Onix LTZ	1.4	F	A6	106	61.950
Onix Activ	1.4	F	M6	106	59.950
Onix Activ	1.4	F	A6	106	65.250
Onix Effect	1.4	F	M6	106	54.990
Prisma Joy	1.0	F	M6	80	45.790
Prisma LT	1.4	F	M6	106	55.190
Prisma LT	1.4	F	A6	106	60.550
Prisma LTZ	1.4	F	M6	106	60.990
Prisma LTZ	1.4	F	A6	106	67.050
S10 CD LT	2.5	F	M6	206	107.990
S10 CD LTZ	2.5	F	M6	206	122.990
S10 CD LT 4x4	2.5	F	A6	206	116.990
S10 CD LTZ 4x4	2.5	F	A6	206	130.990
S10 CS LS	2.8	D	M6	200	118.110
S10 CD LT	2.8	D	M6	200	133.460
S10 CD LT 4x4	2.8	D	M6	200	146.690
S10 CD LT 4x4	2.8	D	A6	200	153.990
S10 CD LS 4x4	2.8	D	M6	200	130.690
S10 CD LTZ 4x4	2.8	D	A6	200	171.990
S10 CD Chassis Cab LS 4x4	2.8	D	M6	200	111.690
S10 CD High Country Turbo 4x4	2.8	D	A6	200	179.590
Spin LS	1.8	F	M6	108	59.990
Spin LT	1.8	F	M5	108	63.590
Spin LTZ	1.8	F	M5	108	69.990
Spin LTZ	1.8	F	A6	108	73.990
Spin Activ	1.8	F	A6	108	73.490
Spin Advantage	1.8	F	A6	108	68.670
Tracker LT	1.4	F	A6	153	82.990
Tracker LTZ	1.4	F	A6	153	93.490
Trailblazer LTZ	3.6	G	A6	277	173.990
Trailblazer LTZ	2.8	D	A6	200	205.990
Trailblazer LTZ	3.6	G	A6	277	171.990
Trailblazer LTZ	2.8	D	A6	200	203.990

300C	3.6	G	A8	296	224.900
------	-----	---	----	-----	---------

CITROEN

Aircross Start	1.6	F	M5	122	56.490
Aircross Business	1.6	F	M5	122	61.695
Aircross Salomon	1.5	F	M5	122	63.435
Aircross Live	1.5	F	M5	93	63.990
Aircross Fee	1.6	F	M5	122	65.945
Aircross Live	1.6	F	A4	122	67.990
Aircross Salomon	1.6	F	A4	122	68.515
Aircross Fee	1.6	F	A4	122	69.990
Aircross Shine Business	1.6	F	A4	122	69.990
Aircross Shine	1.6	F	A4	122	76.700
C3 Attraction	1.6	F	A6	118	58.540
C3 PureTech Origine	1.2	F	M5	90	48.450
C3 PureTech Attraction	1.2	F	M5	90	52.540
C3 PureTech Tendence	1.2	F	M5	90	55.940
C3 Style Edition	1.2	F	A4	90	61.480
C3 Tendence	1.6	F	A6	118	61.940
C3 Exclusive	1.6	F	A6	118	65.490
C4 Lounge Origine Business	1.6	F	A6	173	69.990
C4 Lounge Origine	1.6	F	M6	173	75.590
C4 Lounge Origine	1.6	F	A6	173	86.290
C4 Lounge S	1.6	F	A6	173	85.990
C4 Lounge Tendence	1.6	F	A6	173	90.290
C4 Lounge Exclusive	1.6	F	A6	173	99.790
C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165	121.400
C4 Picasso Intense	1.6	G	A6	165	132.000

Grand C4 Picasso Seduction	1.6	G	A6	165	131.400
Grand C4 Picasso Intense	1.6	G	A6	165	142.000

FORD

Journey R/T	3.6	G	A6	280	142.900
-------------	-----	---	----	-----	---------

FORD

Corollia T	3.9	G	AT7	560	1.900.000
F12 Berlinetta	6.3	G	AT7	740	3.600.000
488 GTB	3.9	G	AT7	670	2.700.000
488 Spider	3.9	G	AT7	670	3.400.000

FORD

Argo Drive	1.0	F	M5	77	46.800
Argo Drive	1.3	F	M5	109	53.900
Argo Drive	1.3	F	AT5	109	58.900
Argo Precision	1.8	F	M5	139	61.800
Argo HGT	1.8	F	M5	139	64.600
Argo Precision	1.8	F	A6	139	67.800
Argo HGT	1.8	F	A6	139	70.600
Dobô Adventure	1.8	F	M5	132	89.560
Dobô Essence	1.8	F	M5	86	80.790
Dobô Essence (7 lugares)	1.8	F	M5	132	82.270
Fiorino	1.4	F	M5	88	55.230
Fiorino Hard Working EVO	1.4	F	M5	88	62.250
Grand Siena Attractive	1.0	F	M5	75	44.240
Grand Siena Attractive	1.4	F	M5	88	51.510
Grand Siena	1.6	F	M5	115	53.450
Grand Siena Essence	1.6	F	M5	115	56.790
Grand Siena	1.6	F	AT5	115	57.350
Grand Siena Essence	1.6	F	AT5	115	61.180
Mobi Easy	1.0	F	M5	75	33.700
Mobi Like	1.0	F	M5	75	39.190
Mobi Way	1.0	F	M5	75	40.650
Mobi Drive	1.0	F	M5	77	40.650
Mobi Drive	1.0	F	AT5	77	44.780
Uno Drive	1.0	F	M5	77	42.980
Uno Way	1.0	F	M5	77	44.150
Uno Way	1.3	F	M5	109	49.120
Uno Sporting	1.3	F	M5	109	51.080
Uno Way Dualogic	1.3	F	AT5	109	53.630
Uno Sporting Dualogic	1.3	F	AT5	109	55.580
Polo Fire	1.0	F	M5	75	34.680
Polo Fire Way	1.0	F	M5	75	36.100
Polo Attractive	1.0	F	M5	75	44.570
Polo Attractive	1.4	F	M5	88	48.320
Polo Essence	1.6	F	M5	117	53.470
Polo Sporting	1.6	F	M5	117	56.120
Strada Working	1.4	F	M5	86	48.450
Strada Working Plus	1.4	F	M5	86	50.550
Strada Hard Working	1.4	F	M5	86	54.750
Strada Hard Working CF	1.4	F	M5	86	59.050
Strada Hard Working CD	1.4	F	M5	86	66.520
Strada Adventure CF	1.8	F	M5	132	68.620
Strada Adventure CD	1.8	F	M5	132	75.510
Strada Adventure CD	1.8	F	AT5	132	80.340
Toro Freedom	1.8	F	A6	139	87.490
Toro Freedom	2.4	F	A9	170	98.730
Toro Freedom	2.0	D	M6	170	103.790
Toro Freedom 4x4	2.0	D	M6	170	111.990
Toro Freedom 4x4	2.0	D	A9	170	116.990
Toro Volcano	2.0	D	A9	170	129.990
Weekend Attraction	1.4	F	M5	86	58.600
Weekend Adventure	1.8	F	M5	132	73.660
Weekend Adventure Dualogic	1.8	F	AT5	132	77.800

FORD

EcoSport SE	1.5	F	M5	115	73.990
EcoSport SE	1.5	F	A6	115	78.990
EcoSport FreeStyle	1.5	F	M5	115	81.490
EcoSport FreeStyle	1.6	F	A6	115	86.490
EcoSport Titanium	2.0	F	A6	146	93.990
Edge Titanium	3.5	G	A6	284	236.100
Focus SE	1.6	F	M5	135	74.600
Focus SE Plus	1.6	F	M5	135	84.900
Focus SE Plus	2.0	F	AT6	178	89.900
Focus Titanium Powershift	2.0	F	AT6	178	100.900
Focus Titanium Plus Powershift	2.0	F	AT6	178	106.900
Focus Fastback SE	2.0	F	AT6	178	81.900
Focus Fastback SE Plus	2.0	F	AT6	178	89.900
Focus Fastback Titanium	2.0	F	AT6	178	99.900
Focus Fastback Titanium Plus	2.0	F	AT6	178	105.900



Fusion SE	2.5	F	A6	175	119.900
Fusion EcoBoost SEL	2.0	G	A6	234	125.900
Fusion EcoBoost AWD	2.0	G	A6	234	155.900
Fusion EcoBoost FWD	2.0	G	A6	234	138.900
Fusion Titanium Hybrid	2.0	H	CVT	190	160.900
Ka SE	1.0	F	M5	85	44.290
Ka SE Plus	1.0	F	M5	85	46.890
Ka SEL	1.0	F	M5	85	51.090
Ka SE	1.5	F	M5	105	48.590
Ka SE Plus	1.5	F	M5	105	51.190
Ka SEL	1.5	F	M5	105	55.390
Ka Trail	1.0	F	M5	85	48.190
Ka Trail	1.5	F	M5	110	52.490
Ka + SE	1.0	F	M5	85	47.290
Ka + SE Plus	1.0	F	M5	85	50.090
Ka + SEL	1.0	F	M5	85	54.190
Ka + SE	1.5	F	M5	110	51.890
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	110	54.390
Ka + SEL	1.5	F	M5	110	58.490
Ka + SE Plus	1.5	F	M5	110	61.390
New Fiesta SE	1.6	F	M5	128	53.660
New Fiesta SE Style	1.6	F	M5	128	56.590
New Fiesta SE Plus Powershift	1.6	F	AT6	128	55.990
New Fiesta SEL	1.6	F	M5	128	56.590
New Fiesta SEL Style	1.6	F	M5	128	59.790
New Fiesta SE EcoBoost	1.0	G	AT6	125	66.090
New Fiesta SEL Powershift	1.6	F	AT6	128	63.190
New Fiesta Titanium	1.6	F	M5	128	65.490
New Fiesta Titanium Powershift	1.6	F	AT6	128	68.990
New Fiesta Titanium Plus Powershift	1.6	F	AT6	128	73.090
New Fiesta Titanium Plus EcoBoost	1.0	G	AT6	125	73.990
Ranger XLS 4x2	2.5	F	M5	173	105.880
Ranger XLS 4x2	2.2	D	M6	160	133.720
Ranger XLT 4x2	2.5	F	M5	173	116.520
Ranger Limited 4x2	2.5	F	M5	173	125.180
Ranger XLS 4x4	2.2	D	M6	160	143.350
Ranger XLS 4x4	2.2	D	A6	160	153.990
Ranger XLT 4x4	3.2	D	A6	200	171.490
Ranger Limited 4x4	3.2	D	A6	200	187.350
New Fiesta Sedan Titanium Plus	1.6	F	AT6	128	77.190
Ranger XLS 4x2	2.5	F	M5	173	105.880
Ranger XLS 4x2	2.2	D	M6	160	133.720
Ranger XLT 4x2	2.5	F	M5	173	116.520
Ranger Limited 4x2	2.5	F	M5	173	125.180
Ranger XLS 4x4	2.2	D	M6	160	143.350
Ranger XLS 4x4	2.2	D	A6	160	153.990
Ranger XLT 4x4	3.2	D	A6	200	171.490
Ranger Limited 4x4	3.2	D	A6	200	187.350

Accord EX	3.5	G	A6	280	162.500
City DX	1.5	F	M5	116	60.900
City DX	1.5	F	CVT	116	66.400
City EX	1.5	F	CVT	116	75.700
City LX	1.5	F	CVT	116	69.000
City EXL	1.5	F	CVT	116	81.400
Civic Sport	2.0	F	M6	155	87.900
Civic Sport	2.0	F	CVT	155	94.900
Civic EX	2.0	F	CVT	155	98.400
Civic EXL	2.0	F	CVT	155	105.900
Civic Touring	1.5	G	CVT	173	124.900
CR V EXL 4WD	2.0	F	A5	155	148.000
Fit DX	1.5	F	M5	116	57.700
Fit LX	1.5	F	M5	116	62.100
Fit DX	1.5	F	CVT	116	63.200
Fit LX	1.5	F	CVT	116	67.600
Fit EX	1.5	F	CVT	116	73.800
Fit EXL	1.5	F	CVT	116	78.900
HR V LX	1.8	F	M6	140	80.900
HR V LX	1.8	F	CVT	140	87.900
HR V EX	1.8	F	CVT	140	94.600
HR V EXL	1.8	F	CVT	140	102.900
HR V Touring	1.8	F	CVT	140	107.900
WR V EX	1.5	F	CVT	116	79.400
WR V EXL	1.5	F	CVT	116	83.400

Azera	3.0	G	A6	250	179.990
Creta Attitude	1.6	F	M6	130	73.990
Creta Pulse	1.6	F	M6	130	78.790
Creta Pulse	1.6	F	A6	130	85.740
Creta Pulse	2.0	F	A6	166	92.490
Creta Prestige	2.0	F	A6	166	99.990
Elantra Básica	2.0	F	A6	178	84.900

Elantra Special Edition	2.0	F	A6	178	103.990
Elantra Top	2.0	F	A6	178	114.990
Santa Fe 7 lugares	3.3	G	A6	270	196.702
HB20 Comfort	1.0	F	M5	80	43.000
HB20 Comfort Plus	1.0	F	M5	80	46.330
HB20 HB20 5 anos blueMedia	1.0	F	M5	80	49.630
HB20 Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	50.330
HB20 Comfort Plus blueMedia	1.0	F	M5	80	47.880
HB20 Comfort Plus blueMedia Turbo	1.0	F	M6	105	51.880
HB20 Comfort Plus	1.6	F	M6	128	52.880
HB20 Comfort Plus	1.6	F	A6	128	57.380
HB20 Comfort Plus blueMedia	1.6	F	A6	128	58.980
HB20 HB20 5 anos blueMedia	1.6	F	A6	128	60.680
HB20 R Spec	1.6	F	A6	128	62.430
HB20 Premium	1.6	F	A6	128	65.230
HB20S Comfort Plus	1.0	F	M5	80	50.265
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.0	F	M5	80	54.015
HB20S Comfort Plus Turbo	1.0	F	M6	105	54.265
HB20S Comfort Plus blueMedia Turbo	1.0	F	M6	80	55.815
HB20S Comfort Plus	1.6	F	M6	128	56.815
HB20S Comfort Plus	1.6	F	A6	128	61.315
HB20S Comfort Plus blueMedia	1.6	F	M6	128	58.415
HB20S Comfort Plus blueMedia	1.6	F	A6	128	62.915
HB20S HB20S 5 anos blueMedia	1.6	F	A6	128	65.115
HB20S Premium	1.6	F	A6	128	69.265
HB20X Style	1.6	F	M6	128	59.845
HB20X Style	1.6	F	A6	128	64.345
HB20X Premium	1.6	F	A6	128	70.045
iX35 Entrada	2.0	F	A6	167	99.990
iX35 GL	2.0	F	A6	167	109.050
iX35 GLS	2.0	F	A6	167	131.290
Tucson GLS	2.0	F	A4	146	74.990
New Tucson GL	1.6	G	A7	177	138.900
New Tucson GLS	1.6	G	A7	177	147.900
New Tucson Edição Especial	1.6	G	A7	177	159.600

J2	1.4	F	M5	113	38.990
J3 S	1.5	F	M5	127	40.990
J3 Turin S	1.5	F	M5	127	42.990
J5	1.5	G	M5	125	60.990
J6 7S	2.0	F	M5	160	66.990
T40	1.5	F	M5	127	56.990
T5	1.5	F	M6	127	66.490
T5 CVT	1.5	G	CVT	127	73.490
T6	2.0	F	M5	160	82.990
T8	2.0	G	M5	175	109.900

F Pace Prestige	2.0	D	A8	180	309.700
F Pace R Sport	3.0	G	A8	340	360.900
F Pace S	3.0	G	A8	380	406.300
F Pace First Edition	3.0	G	A8	380	416.400
F Type Coupé S	3.0	G	A8	380	537.793
F Type Coupé	3.0	G	A8	340	459.092
F Type Cabrio S	3.0	G	A8	380	543.071
F Type Coupé R AWD	5.0	G	A8	550	782.757
F Type Coupé SVR	5.0	G	A8	575	883.112
F Type Coupé British Design Edition	3.0	G	A8	380	537.968
F Type Cabrio British Design Edition	3.0	G	A8	380	546.760
XE Turbo Pure	2.0	G	A8	240	192.360
XE Turbo R Sport	2.0	G	A8	240	219.560
XE S	3.0	G	A8	340	327.360
XF Prestige	2.0	G	A8	240	253.120
XF R Sport	2.0	G	A8	240	273.620
XF S	3.0	G	A8	380	368.620
XJ Portfolio	3.0	G	A8	340	472.400
XJ R Sport	3.0	G	A8	340	511.255

Cherokee Longitude	3.2	G	A9	271	169.990
Cherokee Limited	3.2	G	A9	271	184.990
Cherokee Trailhawk	3.2	G	A9	271	199.990
Compass Sport	2.0	F	A6	166	103.490
Compass Longitude	2.0	F	A6	166	112.490
Compass Limited	2.0	F	A6	166	129.990
Compass Longitude	2.0	D	A9	170	137.990
Compass Trailhawk	2.0	D	A9	170	154.990
Grand Cherokee Laredo	3.6	G	A8	286	194.900
Grand Cherokee Limited	3.6	G	A8	286	229.900
Grand Cherokee Limited 75 anos	3.6	D	A8	286	279.900
Grand Cherokee Limited	3.0	D	A8	241	289.900
Renegade PCD	1.8	F	A6	139	69.990



Renegade	1.8	F	M5	139	72 990
Renegade Sport	1.8	F	M5	139	80 990
Renegade Sport	1.8	F	A6	139	87 990
Renegade Longitude	1.8	F	A6	139	92.990
Renegade Limited	1.8	F	A6	139	98 990
Renegade Sport	2.0	D	A9	170	115.990
Renegade Longitude	2.0	D	A9	170	123 490
Renegade Trailhawk	2.0	D	A9	170	136.990
Wrangler Sport	3.6	G	A5	284	194.490
Wrangler Sport Unlimited	3.6	G	A5	284	204 990
Wrangler Unlimited 75 Anos	3.6	G	A5	284	229 990

KIA

Cerato EX	1.6	F	A6	128	79 990
Grand Carnival EX	3.3	G	A6	270	259 900
Mohave EX	3.0	D	A8	256	239 990
Picanto EX	1.0	F	M5	80	40 990
Picanto EX	1.0	F	A4	80	51.990
Quoris EX	3.8	G	A8	294	269 900
Soul EX	1.6	F	A6	128	87.990
Sportage LX	2.0	F	A6	167	112 990
Sportage EX	2.0	F	A6	167	139 990
Sorento EX	3.3	G	A6	270	209.990
Bongo STD	2.5	D	M6	130	73.990

Aventador LP 700 4	6.5	G	AT7	709	4 100 000
Aventador LP 700 4 Roadster	6.5	G	AT7	709	4 900 000
Huracán LP 610 4	5.2	G	AT7	610	2 600.000
Huracán LP 610 4 Spyder	5.2	G	A7	610	3.300.000

Discovery Si6 SE	3.0	G	A8	340	358 000
Discovery TD6 SE	3.0	D	A8	258	363.000
Discovery Si6 HSE	3.0	G	A8	340	384 000
Discovery TD6 HSE	3.0	D	A8	258	389 000
Discovery Si6 HSE Luxury	3.0	G	A8	340	424 000
Discovery TD6 HSE Luxury	3.0	D	A8	258	429.000
Discovery Si6 First Edition	3.0	G	A8	340	464 000
Discovery TD6 First Edition	3.0	D	A8	258	469.000
Discovery Sport SE	2.0	G	A9	240	221.996
Discovery Sport TD4 SE	2.0	D	A9	180	240 596
Discovery Sport HSE	2.0	G	A9	240	245.196
Discovery Sport TD4 HSE	2.0	D	A9	180	270 496
Discovery Sport HSE Luxury	2.0	G	A9	240	277 996
Discovery Sport TD4 HSE Luxury	2.0	D	A9	180	301.696
Range Rover Evoque SE	2.0	G	A9	240	228 500
Range Rover Evoque SE Dynamic	2.0	G	A9	240	243 500
Range Rover Evoque TD4 SE	2.2	D	A9	180	249 500
Range Rover Evoque HSE Dynamic	2.0	G	A9	240	252 900
Range Rover Evoque Si4 HSE Dynamic Convertible	2.0	G	A9	240	292 500
Range Rover Sport V6 S/CSE	3.0	G	A8	340	370 500
Range Rover Sport SDV6 S	3.0	D	A8	306	392 100
Range Rover Sport SDV6 SE	3.0	D	A8	306	422.400
Range Rover Sport SDV6 HSE	3.0	D	A8	306	467 600
Range Rover Sport HSE Dynamic	3.0	D	A8	306	496 200
Range Rover Sport V6 S/C A/B Dynamic 380PS	3.0	G	A8	380	502.700
Range Rover Sport HSE Dynamic	5.0	G	A8	510	526 200
Range Rover Sport HSE Dynamic	4.4	G	A8	339	537 300
Range Rover Sport SVR	5.0	G	A8	550	725.100
Range Rover Vogue TDV6	3.0	D	A8	258	567.400
Range Rover Vogue SDV8 SE	4.4	D	A8	340	677.500
Range Rover Vogue SDV8 AB	4.4	D	A8	340	705.700
Range Rover Vogue AB	5.0	G	A8	510	738 900
Range Rover Vogue SDV8 LWB	4.4	D	A8	339	782 100
Range Rover Vogue AB LWB	5.0	G	A8	510	788.400
Range Rover Vogue SV Autobiography Dynamic	5.0	G	A8	550	899 000
Range Rover Vogue SV Autobiography	5.0	G	A8	550	1.068 800

LEXUS

CT 200h Eco	1.8	H	CVT	136	135.150
CT 200h	1.8	H	CVT	136	152 900
NX 200t	2.0	G	A6	238	229 470
NX 200t F Sport	2.0	G	A6	238	252.270
ES 350	3.5	G	A6	277	274 800
RX 350	3.5	G	A8	305	340.700
RX 350 F Sport	3.5	G	A8	305	358 540
LS 460L	4.6	G	A6	347	701.990

530	1.5	G	M5	103	37 990
530 Talent	1.5	G	M5	103	39 990

X60 Talent	1.8	G	M5	128	67 990
X60 VIP	1.8	G	M5	128	77 990

MASERATI

Ghibli	3.0	G	A8	330	590.000
Levante	3.0	G	A8	350	650 000
Ghibli SQ4	3.0	G	A8	410	690.000
Levante S	3.0	G	A8	430	750 000
GranTurismo Sport	4.7	G	A6	460	980 000
GranCabrio	4.7	G	A6	460	1.100.000
GranTurismo MC Stradale	4.7	G	A6	460	1.100.000
Quattroporte GTS	3.8	G	A8	530	1.350.000

MERCEDES-BENZ

AMG A 45 4M	2.0	G	AT7	381	318 900
AMG C 43	3.0	G	A9	367	367 900
AMG C 43 Coupé	3.0	G	A9	367	377 900
AMG C 63	4.0	G	A7	510	495 900
AMG C 63 Coupé	4.0	G	A7	510	559 900
AMG C 63 S	4.0	G	A7	510	551 900
AMG C 63 S Coupé	4.0	G	AT7	510	559 900
AMG CLA 45 4M	2.0	G	A7	381	344 900
AMG E 43 4M	3.0	G	A9	401	499 900
AMG E 63 S 4M	4.0	G	A9	612	699 900
AMG G 63	5.5	G	A7	571	999 900
AMG GLE 63 4M	5.5	G	A7	410	644 900
AMG GLA 45 4M	2.0	G	AT7	355	359 900
AMG GLC 43 4M	3.0	G	A9	362	390 900
AMG GLE 43	5.4	G	A9	557	499 900
AMG GLE 43 4M Coupé	5.4	G	A9	557	509 900
AMG GLE 63 4M Coupé	5.5	G	A9	557	669 900
AMG GT C Roadster	4.0	G	A7	462	1.096 900
AMG GT R Coupé	4.0	G	A7	462	1.235 900
AMG GT S	4.0	G	A7	462	954 900
AMG S 63 Coupé 4M	5.5	G	A7	585	919 900
AMG S 63 Cabriolet 4M	5.5	G	A7	585	1.045 900
AMG SLC 43	3.0	G	A9	367	369 900
A 200 ff	1.6	F	AT7	156	149 900
A 250 Sport	2.0	G	AT7	218	210 900
B 200 ff	1.6	F	AT7	156	160 900
C 180 Exclusive	1.6	F	A7	156	171 900
C 180 Avantgarde	1.6	F	A7	156	171 900
C 180 Coupé Avantgarde	1.6	F	A7	156	187 900
C 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	199 900
C 300 Sport	2.0	G	A9	245	241 900
C 250 Coupé Sport	2.0	G	A7	211	275 900
C 300 Estate	2.0	G	A9	245	273 900
C 300 Cabriolet	2.0	G	A9	245	317 900
CLA 200 ff	1.6	F	A7	156	172 900
CLA 250 Sport 4MATIC	2.0	G	A7	211	230.900
CLS 400	3.5	G	A7	306	420 900
E 250 Avantgarde	2.0	G	A9	211	318 900
E 250 Exclusive	2.0	G	A9	211	328 900
GLA 200 ff Style	1.6	F	AT7	156	158.900
GLA 200 ff Advance	1.6	F	AT7	156	175 900
GLA 200 ff Enduro	1.6	F	AT7	156	203 900
GLA 250 Sport	2.0	G	AT7	211	232 900
GLC 250 4M Highway	2.0	G	AT7	211	270 900
GLC 250 4M Sport	2.0	G	A9	211	304 900
GLC 250 4M Coupé Highway	2.0	G	A9	211	303 900
GLC 250 4M Coupé	2.0	G	A9	211	308 900
GLE 350 d 4M Highway	3.0	G	A9	258	368 900
GLE 350 d 4M Sport	3.0	D	A9	258	430 900
GLE 400 4M Highway	3.0	G	A9	333	442 900
GLS 350 d 4M	3.0	D	A9	258	447 900
GLS 500 4M	4.6	G	A9	455	678 900
Maybach S 500	4.7	G	A7	455	1.265 900
SL 400	3.0	G	A9	367	623 900
SLC 300	2.0	G	A9	245	310 900
SL 400	3.0	G	A9	367	623 900
SLC 300	2.0	G	A9	245	301.900

MINI

Cooper Top 3 P	1.5	G	A6	136	124.950
Cooper 3p.	1.5	G	A6	136	114.950
Cooper 5p.	2.0	G	A6	192	130.950
Cooper S Exclusive 5p.	2.0	G	A6	192	134.950
Cooper S Top 3p	2.0	G	A6	192	147.950
Cooper S Exclusive 3 P	2.0	G	A6	192	128.950
Cooper S Top 5p	2.0	G	A6	192	153.950
Cooper S Clubman Exclusive	2.0	G	A8	192	152.950
Cooper S Cabrio	2.0	G	A6	192	164.950
Cooper S Clubman Top	2.0	G	A8	192	179.950
Cooper S Serie Especial	2.0	G	A6	192	149.950



John Cooper Works 3p.	2.0	G	A6	231	169.950
Cooper Countryman	1.5	G	A8	136	144.950
Cooper Countryman S	2.0	G	A8	192	164.950
Cooper Countryman S ALL4	2.0	G	A8	192	192.950

FIAT

ASX 2WD	2.0	F	CVT	170	97.990
ASX Outdoor	2.0	F	CVT	170	106.990
ASX AWD	2.0	F	CVT	170	113.990
ASX S AWD	2.0	F	CVT	160	122.990
L200 Triton GL	3.2	D	M5	180	107.990
L200 Triton GLX	3.2	D	M5	180	114.990
L200 Triton	3.5	F	A5	180	129.990
L200 Triton Sport GLS	2.4	D	M6	190	131.990
L200 Triton Outdoor	3.2	D	A5	180	133.990
L200 Triton	3.2	D	M5	180	137.990
L200 Triton Savana	3.2	D	M5	180	138.990
L200 Triton Savana	3.2	D	A5	180	146.990
L200 Triton	3.2	D	A5	180	149.990
L200 Triton Sport HPE	2.4	D	A5	190	154.990
L200 Triton Sport HPE Top	2.4	D	A5	190	174.990
Lancer HL	2.0	G	CVT	160	79.990
Lancer HLE	2.0	G	CVT	160	92.990
Lancer GT	2.0	G	CVT	160	88.190
Outlander Gasolina	2.0	G	CVT	160	135.990
Outlander	3.0	G	A6	240	162.990
Outlander GT Full Technology Pack	3.0	G	A6	240	175.990
Outlander	2.2	D	A6	165	181.990
Outlander Diesel	2.2	D	A6	165	199.990
Pajero Outdoor	3.2	D	A5	180	165.990
Pajero HPE	3.5	F	A4	205	165.990
Pajero HPE	3.2	D	A5	180	194.990
Pajero Full HPE 3p. 4x4	3.8	G	A5	250	197.990
Pajero Full HPE 3p. 4x4	3.2	D	A5	200	214.990
Pajero Full HPE 4x4	3.8	G	A5	250	227.990
Pajero Full HPE 4x4	3.2	D	A5	200	248.990

FIAT

Frontier LE 4x4	2.3	D	A7	190	166.700
Kicks SV	1.6	F	CVT	114	85.600
Kicks S	1.6	F	M5	114	70.500
Kicks S	1.6	F	CVT	114	79.200
Kicks SL	1.6	F	CVT	114	94.900
March S	1.0	F	M5	74	44.490
March SV	1.0	F	M5	74	46.490
March S	1.6	F	M5	111	47.990
March SV	1.6	F	M5	111	50.990
March SL	1.6	F	M5	111	54.990
March SV	1.6	F	CVT	111	56.990
March SL	1.6	F	CVT	111	60.990
Sentra S	2.0	F	CVT	111	82.900
Sentra SV	2.0	F	CVT	140	90.900
Sentra SL	2.0	F	CVT	140	103.900
Versa S	1.0	F	M5	77	49.990
Versa Confort	1.0	F	M5	77	47.890
Versa S	1.6	F	M5	111	53.190
Versa SV	1.6	F	M5	111	55.990
Versa SV	1.6	F	CVT	111	60.990
Versa SL	1.6	F	M5	111	62.990
Versa SL	1.6	F	CVT	111	67.340
Versa Unique	1.6	F	CVT	111	68.840

FIAT

208 Active BVM	1.2	F	M5	90	52.290
208 Active Pack	1.2	F	M5	90	55.790
208 Allure BVM	1.2	F	M5	90	58.090
208 Sport BVM	1.6	F	M5	122	64.190
208 Allure BVA	1.6	F	A4	122	64.690
208 Griffe BVA	1.6	F	A4	122	69.190
208 GT	1.6	F	M6	173	83.990
308 Allure THP	1.6	D	A6	173	91.490
308 Griffe THP	1.6	D	A6	173	98.590
308 Business THP	1.6	F	A6	173	85.990
408 Business THP	1.6	F	A6	173	85.990
408 Griffe THP	1.6	F	A6	173	98.590
2008 Allure BVM	1.6	F	M5	122	72.990
2008 Allure BVA	1.6	F	A4	122	77.590
2008 Griffe BVM	1.6	F	M5	122	79.990
2008 Griffe THP	1.6	F	M6	173	87.990
2008 Griffe BVA	1.6	F	A4	122	83.990
3008 Griffe THP	1.6	G	A6	165	139.990

FIAT

718 Boxter	2.0	G	AT7	300	374.000
718 Boxter S	2.5	G	AT7	350	473.000
718 Cayman	2.0	G	A7	350	352.000
718 Cayman S	2.5	G	A7	350	453.000
911 Carrera	3.0	G	AT7	370	516.000
911 Carrera 4	3.0	G	AT7	370	550.000
911 Carrera 4 Cabriolet	3.0	G	AT7	370	598.000
911 Carrera 4 GTS	3.0	G	AT7	450	728.000
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	3.0	G	AT7	450	770.000
911 Carrera 4S	3.0	G	AT7	420	697.000
911 Carrera Cabriolet	3.0	G	AT7	370	564.000
911 Carrera 4S Cabriolet	3.0	G	AT7	420	742.000
911 Carrera GTS	3.0	G	AT7	450	694.000
911 Carrera GTS Cabriolet	3.0	G	AT7	450	736.000
911 Carrera S	3.0	G	AT7	420	663.000
911 Carrera S Cabriolet	3.0	G	AT7	420	708.000
911 Targa 4	3.0	G	AT7	370	598.000
911 Targa 4S	3.0	G	AT7	420	742.000
911 Targa 4 GTS	3.0	G	AT7	450	770.000
911 Turbo	3.8	G	AT7	540	1.024.000
911 Turbo Cabriolet	3.8	G	AT7	540	1.072.000
911 Turbo S	3.8	G	AT7	580	1.260.000
911 Turbo S Cabriolet	3.8	G	AT7	580	1.304.000
Cayenne	3.6	G	A8	300	399.000
Cayenne GTS	3.6	G	A8	440	619.000
Cayenne S	3.6	G	A8	420	500.000
Cayenne S E Hybrid	3.0	G	A8	333	432.000
Cayenne Turbo	4.8	G	A8	500	728.000
Cayenne Turbo S	4.8	G	A8	570	960.000
Macan	2.0	G	AT7	252	344.000
Macan S	3.0	G	A7	340	431.000
Macan GTS	3.0	G	A7	360	491.000
Macan Turbo	3.6	G	A7	400	547.000
Panamera	3.0	G	A7	330	559.000
Panamera 4	3.0	G	A8	330	581.000
Panamera 4 Executive	3.0	G	A8	330	612.000
Panamera 4 Sport Turismo	3.0	G	A8	334	593.000
Panamera 4 S Sport Turismo	2.9	G	A8	448	711.000
Panamera 4S	3.0	G	A8	440	758.000
Panamera 4S Executive	3.0	G	A8	440	807.000
Panamera Turbo Sport Turismo	4.0	G	A8	550	988.000
Panamera Turbo Executive	4.0	G	A8	550	1.005.000
Panamera Turbo	4.0	G	A8	550	981.000

RAM

2500 Laramie	6.7	G	A6	330	261.990
--------------	-----	---	----	-----	----------------

RENAULT

Captur Zen	1.6	F	M5	120	80.090
Captur Intense	2.0	F	A4	148	93.490
Captur Zen	1.6	F	CVT	120	86.090
Captur Intense	1.6	F	CVT	120	89.590
Duster Expression	1.6	F	M5	120	67.990
Duster Expression	1.6	F	CVT	120	75.490
Duster Dynamique	1.6	F	M5	120	73.490
Duster Dynamique	2.0	F	M6	148	84.120
Duster Dynamique	1.6	F	CVT	120	78.990
Duster Dynamique	2.0	F	A6	148	85.070
Duster Dynamique 4x4	2.0	F	M6	148	86.620
Duster Dakar II SCe	1.6	F	M6	120	74.090
Duster Dakar II	2.0	F	A6	148	85.670
Duster Dakar II 4x4	2.0	F	M6	148	87.220
Duster Oroch Expression	1.6	F	M5	115	73.150
Duster Oroch Dynamique	1.6	F	M5	115	76.950
Duster Oroch Dynamique	2.0	F	M6	148	81.050
Duster Oroch Dynamique Automático	2.0	F	A4	148	83.050
Fluence Dynamique Plus	2.0	F	CVT	143	99.350
Fluence Privilège	2.0	F	CVT	143	108.300
Kwid Intense	1.0	F	M5	70	39.990
Kwid Life	1.0	F	M5	70	29.990
Kwid Zen	1.0	F	M5	70	35.390
Logan Authentique	1.0	F	M5	80	44.900
Logan Expression	1.0	F	M5	80	48.350
Logan Expression	1.6	F	M5	106	54.550
Logan Dynamique Easy R	1.6	F	AT5	106	63.700
Logan Dynamique	1.6	F	M5	106	58.500
Sandero Authentique	1.0	F	M5	82	43.350
Sandero Expression	1.0	F	M5	82	46.950
Sandero Vibe	1.0	F	M5	82	49.100
Sandero Expression	1.6	F	M5	118	51.950
Sandero GT Line	1.6	F	M5	118	56.750
Sandero Stepway	1.6	F	M5	118	61.300
Sandero Stepway Easy'R	1.6	F	AT5	118	64.750
Sandero RS Racing Spirit	2.0	F	M5	118	66.600
Sandero R.S.	2.0	F	M6	150	63.600

SELEÇÃO

Ghost Series II	6.6	G	A8	570	3 750.000
Wrath	6.6	G	A8	632	3.950.000

FIAT

Impreza Sedan	2.0	G	CVT	155	103.700
XV XV	2.0	G	CVT	155	118 900
Forester S	2.0	G	CVT	150	131 900
Forester XT	2.0	G	CVT	240	159 600
Legacy R	3.6	G	CVT	256	137 600
WRX	2.0	G	CVT	270	142.700
WRX STI	2.5	G	M6	310	210 900
Outback	3.6	G	CVT	256	186.500

MAZDA

Jimny 4All	1.3	G	M5	85	65 990
Jimny 4Work	1.3	G	M5	85	65.990
Jimny 4Sport	1.3	G	M5	85	73.290
Jimny 4Work Off Road	1.3	G	M5	85	73.290
S Cross 4You 2WD	1.4	G	A6	120	95.990
S Cross 4Style 2WD	1.4	G	A6	120	109.990
S Cross 4Style 4WD	1.4	G	A6	120	115.990
Vitara 4All 2WD GL	1.6	G	M5	126	79.590
Vitara 4All 2WD	1.6	G	A6	126	85.590
Vitara 4You 2WD	1.6	G	A6	126	94.990
Vitara 4You A Grip	1.6	G	A6	126	99.990
Vitara 4Sport 2WD	1.4	G	A6	146	109 490
Vitara 4Sport AllGrip 4WD	1.4	G	A6	146	114.990

TOYOTA

Camry XLE	3.5	G	A6	277	204 990
Corolla GLI	1.8	F	CVT	144	69 990
Corolla GLI Upper	1.8	F	CVT	144	91.990
Corolla XEi	2.0	F	CVT	154	103.990
Corolla XRS	2.0	F	CVT	154	109 500
Corolla Altis	2.0	F	CVT	154	116.990
Ethos X	1.3	F	M6	107	46.650
Ethos X	1.3	F	A4	107	51.610
Ethos XS	1.5	F	M6	107	51.920
Ethos XS	1.5	F	A4	107	56.880
Ethos Ready	1.5	F	A4	107	60.720

Ethos XLS	1.5	F	A4	107	62 340
Ethos Cross	1.5	F	A4	107	65 280
Ethos Platinum	1.5	F	A4	107	65.990
Ethos X	1.5	F	M6	107	51.410
Ethos XS	1.5	F	M6	107	54.750
Ethos X	1.5	F	A4	107	56.370
Ethos XS	1.5	F	A4	107	59.710
Ethos XLS	1.5	F	A4	107	65 180
Ethos Platinum	1.5	F	A4	107	69 430
Hilux CD SR	2.7	F	A6	163	114 420
Hilux Chassi	2.8	D	M6	177	118.950
Hilux CS 4x4	2.8	D	M6	177	122 900
Hilux CD SRV	2.7	F	A6	163	123.760
Hilux CD SRV 4x4	2.7	F	A4	163	134.410
Hilux CD Standard 4x4	2.8	D	M6	177	135 600
Hilux CD SR 4x4	2.8	D	A6	177	155.400
Hilux CD SRV 4x4	2.8	D	A6	177	170.400
Hilux CD SRX 4x4	2.8	D	A6	177	191 900
Prius	1.8	H	CVT	123	126 600
RAV 4 TOP	2.0	G	CVT	145	159.290
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	M5	163	150.880
SW4 SR (5 lugares)	2.7	F	A4	163	164.320
SW4 SR (7 lugares)	2.7	F	A4	163	169.780
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	4.0	G	A6	238	227.850
SW4 SRX (5 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	244.350
SW4 SRX (7 lugares) 4x4	2.8	D	A6	177	249 940

TROLLER

T4	3.2	D	M6	200	127.088
----	-----	---	----	-----	----------------

VOLKSWAGEN

Amarok CS S 4x4 2p.	2.0	D	M6	140	114 990
Amarok CD S 4x4	2.0	D	M6	140	130.590
Amarok CD SE 4x4	2.0	D	M6	180	138 990
Amarok CD Trendline 4x4	2.0	D	A8	180	153 990
Amarok CD Highline 4x4	2.0	D	A8	180	169 990
Amarok CD Extreme 4x4	2.0	D	A8	180	179.990
CC TSI	2.0	G	A6	211	170 940
CrossFox	1.6	F	M6	104	72 080
CrossFox i motion	1.6	F	AT5	104	69 990
Fox Trendline	1.0	F	M5	82	49.370
Fox Track	1.0	F	M5	82	52 730
Fox Trendline	1.6	F	M5	104	53.950
Fox Comfortline	1.6	F	M5	104	57.730



NOVIDADES NAS LOJAS

CONFIRA AS NOVIDADES QUE JÁ ESTÃO
DISPONÍVEIS PARA A VENDA NO BRASIL ESTE MÊS

ALBERTO CATALDI (acataldi@edglobo.com.br)

RENAULT

Série Limitada



O Renault Logan ganhará 6 mil unidades da versão Expression Advantage. Com motor 1.0, ele custa R\$ 51 200 e sobe para R\$ 57.400 com motor 1.6. Traz vidros traseiros e retrovisores elétricos, repetidores de seta, câmera e sensor de ré e tela multimídia de sete polegadas sensível ao toque com GPS integrado. Além disso, as rodas de liga leve de 15 polegadas são escurecidas.

HYUNDAI

Creta 1.6 topo de linha



O SUV da Hyundai ganhou uma nova versão. A Pulse Plus vem acompanhada do câmbio automático de seis marchas e tem preço inicial de R\$ 89 990. Tem central multimídia blueNav com tela sensível ao toque de sete polegadas, ar-condicionado automático digital, vidros elétricos um toque com abertura e fechamento pela chave e faróis com acendimento automático, que são ativados quando o sensor detecta baixa luminosidade. Passa ser o mais completo com a motorização 1.6.



Fox Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	61.130
Fox Highline	1.6	F	M5	120	63.120
Fox Pepper	1.6	F	M5	120	63.110
Fox Highline I-motion	1.6	F	AT5	120	66.520
Fox Pepper I-motion	1.6	F	AT5	120	66.510
Fusca TSI DSG	2.0	G	AT6	211	124.700
Gol Trendline	1.0	F	M5	76	42.990
Gol Track	1.0	F	M5	82	45.250
Gol Trendline	1.6	F	M5	104	47.990
Gol Comfortline	1.6	F	M5		50.890
Gol Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	54.290
Golf TSI Comfortline	1.0	F	M6	125	77.247
Golf MSI Comfortline	1.6	F	M5	120	78.130
Golf MSI Comfortline	1.6	F	A6	120	83.530
Golf TSI Highline	1.4	F	M6	150	101.960
Golf TSI Highline DSG	1.4	F	A6	150	107.600
Golf GTI DSG	2.0	G	AT6	220	132.250
Golf Variant Comfortline	1.4	F	A6	150	97.020
Golf Variant Highline TSI	1.4	F	A6	150	107.980
Jetta Trendline TSI	1.4	G	M6	150	80.741
Jetta Trendline TSI	1.4	G	A6	150	86.431
Jetta TSI Comfortline	1.4	F	A6	150	93.936
Jetta Highline DSG	2.0	G	A6	211	108.248
Passat Comfortline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	164.890
Passat Highline TSI DSG	2.0	G	AT6	220	177.432
Saveiro CS Robust	1.6	F	M5	104	47.250
Saveiro CS Trendline 2p.	1.6	F	M5	104	58.250
Saveiro CD Robust	1.6	F	M5	104	58.790
Saveiro CD Trendline	1.6	F	M5	104	66.690
Saveiro CD Highline	1.6	F	M5	104	68.350
Saveiro Up! Pepper TSI	1.0	F	M5	105	57.900
Saveiro Pepper CD	1.6	F	M5	104	71.090
Saveiro CE Cross 2p.	1.6	F	M5	120	75.120
Saveiro CD Cross	1.6	F	M5	120	78.360
SpaceFox Trendline	1.6	F	M5	104	68.500
SpaceFox Trendline I-motion	1.6	F	AT5	104	71.900
SpaceFox Comfortline	1.6	F	M5	104	72.520
SpaceFox Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	75.920
SpaceFox Highline	1.6	F	M5	104	80.240
SpaceFox Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	83.640
Space Cross	1.6	F	M5	104	85.700
Space Cross I-motion	1.6	F	AT5	104	89.100
Tiguan TSI	1.4	G	AT6	150	128.270
Touareg V6 4x4	3.6	G	A8	280	337.630
Touareg V8 4x4	4.2	G	A8	360	402.744
up! Take	1.0	F	M5	82	37.990

up! Move	1.0	F	M5	82	48.790
up! Move I-motion	1.0	F	AT5	82	51.190
up! Move TSI	1.0	F	M5	105	53.990
up! Cross	1.0	F	M5	82	56.990
up! High TSI	1.0	F	M5	105	57.690
Voyage Trendline	1.0	F	M5	82	49.280
Voyage Comfortline	1.0	F	M5	82	51.860
Voyage Trendline	1.6	F	M5	104	52.750
Voyage Comfortline	1.6	F	M5	104	54.459
Voyage Highline	1.6	F	M5	104	56.910
Voyage Comfortline I-motion	1.6	F	AT5	104	57.460
Voyage Highline I-motion	1.6	F	AT5	104	60.310

VOLVO

V40 T4 Kinetic	2.0	G	A8	190	136.950
V40 T4 Momentum	2.0	G	A8	190	153.950
V40 T4 Cross Country	2.0	G	A8	190	163.950
V40 T4 Momentum Safety	2.0	G	A8	190	168.950
V40 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	173.950
V40 T4 Cross Country Safety	2.0	G	A8	190	178.950
V40 T5 R-Design Safety	2.0	G	A8	245	188.950
V60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	162.950
V60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	176.950
V60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	241.950
S60 T4 Kinetic	2.0	G	A8	245	157.950
S60 T4 Momentum	2.0	G	A8	245	171.950
S60 T6 R-Design	2.0	G	A8	306	236.950
XC60 T5 Momentum	2.0	G	A8	245	235.950
XC60 T5 R-Design	2.0	G	A8	245	266.950
XC60 T5 Inscription	2.0	G	A8	245	256.950
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	362.950
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	415.950
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	475.950
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412	532.950
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	415.950
XC90 T6 Inscription	2.0	G	A8	320	422.950
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	412	468.950
XC90 T8 Excellence	2.0	H	A8	412	532.950
XC90 T6 Momentum	2.0	G	A8	320	353.950
XC90 D5 Momentum	2.0	D	A8	235	405.950
XC90 T6 Inscription	2.0	G	A8	320	411.950
XC90 D5 Inscription	2.0	D	A8	235	463.950
XC90 T8 Inscription	2.0	H	A8	412	456.950
XC90 T8 Inscription Excellence	2.0	H	A8	412	519.950

NISSAN

Sensores de estacionamento

Os modelos March, Versa, Sentra e Frontier ganharam opção de sensores traseiros que funcionam após engate da marcha à ré e dianteiros acionados manualmente. O primeiro é vendido por R\$ 409,04, enquanto o segundo custa R\$ 946,57. De acordo com a montadora, os valores não incluem mão de obra e instalação.



CHEVROLET

Motor argentino

A GM traz a linha 2018 do Cruze Sedan com motor 1.4 turbo flex produzido na fábrica de Rosário, na Argentina. Não houve qualquer tipo de alteração no bloco, que rende 153 cv e 24,5 kgfm. Além disso, o sedã passa a trazer repetidores de seta nos retrovisores. A discreta atualização também incluiu ajuste de altura dos faróis na versão de entrada LT.

FORD

Fiesta Sedan 2017

Para os novos modelos da linha, a Ford decidiu investir em tecnologia e introduziu a central multimídia Sync 3 com tela de 6,5 polegadas, sensível ao toque e compatível com Android Auto e Apple CarPlay (recentemente liberou o waze para Android Auto). A telinha estará nas versões Titanium (R\$ 78.690) e Titanium Plus (R\$ 80.890). A versão de entrada SEL é vendida por R\$ 66.490.



ANIMUS JOCANDI



ASSOCIAR CARROS CAROS E EXTRAVAGANTES COM A ANATOMIA MASCULINA É PIADA VELHA QUE GIRA O MUNDO MAS FOI ATÉ USADA COMO ARGUMENTO DE VENDA

 **MARCUS VINICIUS GASQUES** (mgasques@edglobo.com.br)

Em novembro de 2007, o jovem estudante John Vongas apresentou um estudo para a John Molson School of Business, da Concordia University, do Canadá, sobre a relação entre consumismo ostensivo e testosterona, o principal hormônio sexual masculino. Na ocasião, 39 rapazes se submeteram à experiência e concordaram em rodar por uma hora com um Porsche 911 Carrera Cabriolet novo, seguida de outra hora ao volante de um Toyota Camry com 16 anos de uso. O percurso incluía trechos rodoviários e urbanos, assim como lugares onde os motoristas podiam ser vistos por garotas.

O experimento foi conduzido ao longo de dois fins de semana em outubro de 2006. O efeito no organismo dos voluntários foi analisado por meio de amostras de saliva. O passeio de conversível implicou expressivo aumento nos níveis de testosterona, enquanto o giro no carro mais voltado para uso de uma família não teve nenhum efeito, ou mesmo fez cair a presença do hormônio.

Se rodar com um carrão pode ter esse tipo de efeito ainda depende de uma amostra mais ampla ou no mínimo uma atualização do estudo para ser confirmado. Mas alguns efeitos em quem vê o automóvel passar são comuns. A admiração, o despeito ou a falsa percepção de que tudo na vida do dono do possante é igualmente grande: casa, relógio, saldo no banco. Se há ou-

tras coisas pequenas – muito pequenas –, seria fruto de uma visão preconceituosa movida talvez pelo despeito e a inveja, mas típica do humor trivial.

Foi mais nessa linha – pouco científica, mas muito forte na tradição popular – que os humoristas do Porta dos Fundos investiram em um de seus vídeos, sugestivamente batizado de *Ferrari*. A ideia de que a posse de um carro cujo preço equivale ao de um bom apartamento de cobertura seria compensação para uma anatomia menos favorecida é levada às últimas consequências.

Em 1989, uma oficina/revenda da Califórnia (EUA) publicou um anúncio do Porsche 911 Carrera com o texto: "Small penis? Have I got a car for you". Se a lenda é motivo de anedotas e charges no mundo inteiro, por que não fazer também da brincadeira mais um apelo de vendas? Embora eu não possa entender muito bem quem se sentiria atraído por esse argumento.

Rodar com carros enormes, com motores de ronco forte e escapamento "esportivo", som em alto volume, rodas tão grandes que sobram pelas laterais ou fazem o veículo parecer uma aranha – não raro todas essas condições combinadas – não quer necessariamente dizer que o motorista tem uma peça de sua anatomia tão pequena. Mas a vontade de chamar a atenção, ostentar, é indiscutivelmente grande. **A**

JÚPITER. A BATERIA QUE VENCE NAS PISTAS E NAS RUAS.

A energia que é primeiro lugar
na Stock Car tem que ser primeiro
lugar também no seu carro.



LINHA ADVANCED

Maior resistência
mecânica e proteção
de componentes
internos com garantia
de 18 meses.



TECNOLOGIA POWER GRID

Grades mais resistentes
à vibração, corrosão
e aos ciclos de carga
e descarga.



Jupiter
BATERIAS



estação brasil id

Seja um com a inovação.
Hankook Pneus e Real Madrid.
Juntos como um só.

Seja um só

Patrocinador
Global



Hankook Tire do Brasil Ltda.
Rua George Ohm, 230, conj. 83/84 - Brooklin - CEP 04576-020
São Paulo - SP - Brasil Tel. (11) 3045-2119



Cinto de segurança pode salvar vidas.

facebook.com/
hankooktire.global

LOJAS CREDENCIADAS: SUDESTE • SP • São Paulo: Moretto Pneus - Tel. (11) 5506-9054 | Katrakar Pneus - Tel. (11) 2783-6783 | Johnny Car - Tel. (11) 3798-5090 | Santo André: Quatro Rodas e Pneus - Tel. (11) 4319-4609 | Araraquara: Estradão Auto Center - Tel. (16) 3333-6000 | São Joaquim da Barra: Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3811-1515 | Ituverava: Rotatória Auto Center - Tel. (16) 3839-6008 | São Carlos: Monobloco - Tel. (16) 3368-9411 • ES • Vitória: Ambra - Tel. (27) 3376-7612 | Linhares: Ambra - Tel. (27) 2123-5051 • CENTRO-OESTE • DF • Brasília: Cacau - Tel. (61) 3242-3117 | Mult-Rodas - Tel. (61) 3361-1488 | Taguatinga: FR Pneus - Tel. (61) 3354-7345 | Ceilândia: Gallegu Rodas - Tel. (61) 3372-8745 • GO • Goiânia: Alternativa Pneus - Tel. (62) 3286-1300 | Ativa Pneus - Tel. (62) 3093-4550 | Ativa Pneus HM - Tel. (62) 3933-6101 | SuperTec - Tel. (62) 3932-8900 | Mutirão Pneus - Tel. (62) 3285-5999 | RR2 Centro Automotivo - Tel. (62) 3594-7744 | Anápolis: Pneus Grand - Tel. (62) 3321-2990 | Aparecida de Goiânia: My Car - Tel. (62) 3923-2422 | Caldas Novas: Auto Box - Tel. (64) 3455-4848 | Gama: Gama Auto Center - Tel. (61) 3385-3454 | Rialma: Messias Pneus - Tel. (62) 3397-1288 | Rio Verde: Abobráo Pneus - Tel. (64) 3623-1820 | Inhumas: Total Pneus - Tel. (62) 3514-4567 | Jataí: Village Auto Center - Tel. (64) 3632-6277 | São Luís dos Montes Belos: Central Pneus - Tel. (64) 3671-3404 • MT • Mirassol D'Oeste: Roma Pneus - Tel. (65) 3241-1270 | Água Boa: Conieder Centro Automotivo - Tel. (66) 3468-1207 | Rondonópolis: Auto Peças Xingu - Tel. (66) 3426-7666 | Cuiabá: Taiti Pneus - Tel. (65) 3618-6000 • SUL • SC • Turvo: Pneutur - Tel. (48) 3525-0900 | Araranguá: Pneutur - Tel. (48) 3524-1256 | Criciúma: Pneutur - Tel. (48) 3439-9787 | Scorpion Pneus - Tel. (48) 3442-9350 | Tubarão: Pedrinho - Tel. (48) 3628-1118 | Pneutur - Tel. (48) 3632-8896 | Sombrio: Pneutur - Tel. (48) 3533-1862 | São José: Genesis Pneus - Tel. (48) 3246-0853 | Joinville: JS Pneus - Tel. (47) 3467-6196 | Concórdia: ALC Auto Center - Tel. (49) 3444-6337 • PR • Curitiba: Roddar Pneus - Tel. (41) 3363-0304 | Auto da XV - Tel. (41) 3263-4185 | Autocenter Curitiba - Tel. (41) 3277-5900 | Tac Truck Autocenter - Tel. (41) 3349-4422 | Personal Pneus - Tel. (41) 3264-4709 | Campina Grande do Sul: Casa das Baterias - Tel. (41) 3679-4294 | Guarapuava: Fort-Car Pneus - Tel. (42) 3622-2027 • RS • Três Passos: Boz Auto Center - Tel. (55) 3522-1707 | Santa Rosa: Lorenzato Pneus - Tel. (55) 3511-4333 | Taquara: D'Carros - Tel. (51) 3542-1940 | Caxias do Sul: Bonattec Pneus - Tel. (54) 3223-3244 • NORTE • TO • Palmas: West Pneus - Tel. (63) 3214-1737 • AM • Manaus: Jô Pneus - Tel. (92) 3303-3752 • RO • Vilhena: Rover Pneus - Tel. (69) 3322-3090 | Arquimedes: Vip Pneus - Tel. (69) 3536-4545 | Cerejeiras: Imaral Pneus - Tel. (69) 3342-2774 • NORDESTE • MA • Imperatriz: Pneus Estrela - Tel. (99) 3524-2797 • PI • Teresina: Pneus Estrela - Tel. (86) 3304-3255 • PE • Caruaru: Planet Pneus - Tel. (81) 3046-4026 • BA • Lauro de Freitas: Conticar - Tel. (71) 3255-6400